



مجله اقتصادی و فرهنگی
تأسیس شده در سال ۱۳۸۵
پیرامون توسعه اقتصادی و اجتماعی



اسبوعية جديدة في مصر للطيران

إم-إد 2006

اتحاديونات
المملكة المتحدة

القاهرة / جنيف كل يوم ثلثاء

بالإضافة الى الرحلات المنتظمة
يومي الجمعة والأحد

بسعر خاص جداً فقط ١٥٠٠ جنية

لمزيد من المعلومات اتصل الآن
٠٩٠٠٧٠٠٠٠ سعر المديقة 50 قرشاً
او ١٧١٧ سعر المديقة جنية واحد
www.egyptair.com.eg

* هذا العرض ساري لرحلات يوم الثلاثاء
اعتباراً من ٢٨ مارس وحتى ٢٧ يونيو ٢٠٠٦

* سعر التذكرة ذهاب وعودة
بإضافة الضرائب والرسوم

AVEX
2006

التأهل الرسمى للمعرض الدولى للطيران المدينى

مصر للطيران
EGYPTAIR

تمتع بعروض مصر للطيران



MINISTRY OF MARITIME
HOLDING COMPANY FOR MARITIME
AND LAND TRANSPORT



PSCCHC is one of the leading companies operating in Port Said port and the Middle East region in the field of containers and cargo handling. It was established since more than 30 years to fulfill the following objectives .

- Render best services and facilities to container vessels.
- Provide safe container & cargo handling with minimum cost and flexible tariff.
- Developing operation and terminal facilities by using most up-dated technology.
- Increasing handling productivity year after year until it reached more than 800,000 teus in 2004/2005.

CONTAINER HANDLING ACTIVITY

- Terminal area: 435000m²
- Planned annual capacity: 700,000 TEU.
- Equipment: 7 Gantry Cranes.
2 Mobile Cranes.
6 Transtainer (RTG).
34 Reach Stacker.
47 Tractors & Semi-trailers.
- Inland terminal area: 50000m²
- Terminal capacity: 6000 TEU
- LCL store 2000m²

CARGO HANDLING ACTIVITY

Loading/discharging, storing & transporting bulk grains & all types of general cargo .

WEB: www.pscchc.com E-MAIL: info@pscchc.com

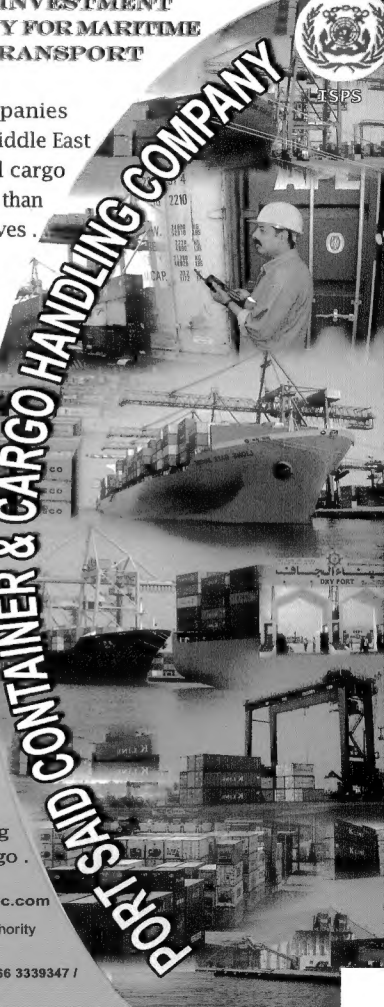
Mostafa Kamel & Azmy Street , port said Port Authority

Building , 6 floor

Tel:- 002 066 3237151 / 002 066 3235862 Fax : 002 066 3339347 /

002 066 3220419 P.O.Box : 1239

PORT SAID CONTAINER & CARGO HANDLING COMPANY





Royal

Logistics

رويال للخدمات اللوجستية

رائدة في النقل الدولي واللوجستيات

LEADING IN FORWARDING AND LOGISTICS



عزيزي المستورع - عزيزي المصدر

إذا كنت تفكر في أفضل المرق التي تنجز بها أعمالك مع العالم الخارجي
... من فضلك توقف فوراً عن التفكير

... فخير الشح الدولي يتحدثون

رويال للخدمات اللوجستية

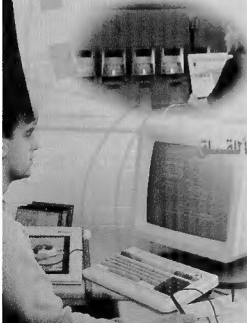
ولدت عملاقة وبدأت من حيث إنتهى الآخرون

(التميز له حدود و تميزنا بلا حدود)

- فريق عمل متخصص ومدرب في جميع أنشطة الشحن الدولي وفق أحدث المعايير العالمية
- أكبر شبكة نهايات طرفية متصلة بالدوائر الجمركية على مستوى الجمهورية
- أكبر شبكة وكلاء تغطي جميع أنحاء العالم
- خدمات الشحن الدولي من وإلى أي مكان في العالم بحراً وجوا
- المشروعات - الأمتعة الشخصية - المعارض - التخزين والتوزيع
- خدمات النقل البري من وإلى جميع أنحاء الجمهورية
- التخليص الجمركي من وإلى جميع الموانئ المصرية (بحري وجوى)
- تغطية الشحنات تأمينياً من الباب إلى الباب
- الضخم المسبق عن السلع الصناعية

معنا.... وداعاً للتأخير.... وداعاً للتسليم

مكتب القاهرة : ٢٩ ش فريد - هليوبوليس - القاهرة - مصر
 ت: ٤١٩٩٤٤ - ٤١٨٤٢٣ - ٤١٨٤٢٣ - ٢٠٢ - فاكس: ٤١٨٤٢٣ - ٤١٨٤٢٣ - ٢٠٢
 مكتب الاسكندرية : ١٠ ش المتحف الروماني - المسلة - الدور الثاني
 ت: ٤٨٢٨٩٥ - ٤٨٢٨٩٥ - ٢٠٢ - فاكس: ٤٨٧٧٧٢ - ٢٠٢
 مكتب ميناء السخنة العين السخنة - السويس
 ت: ٢٧١ - ٢٧١ - ٢٠٢ - فاكس: ٢٧١ - ٢٧١ - ٢٠٢
 مكتب بورسعيد : ٢١ ش الجبرتي - بورسعيد - مصر
 ت: ٢٣٥٩٤١ - ٢٣٥٩٤١ - ٢٠٢ - فاكس: ٢٣٥٩٤١ - ٢٣٥٩٤١ - ٢٠٢
 مكتب مطار القاهرة : مطار القاهرة الدولي - مركز التصدير الدولي - مكتب رقم ٢٠٤
 ت: ٢٦١ - ٢٦١ - ٢٠٢ - فاكس: ٢٦١ - ٢٦١ - ٢٠٢ - داخلي: ٢٠٤



السادة مساهمي الشركة : قضاة بمرافعة القوائم المالية للشركة الإسكندرية لتداول الحبوب والخبثان شركة مساهمة محدودة خاضعة لأحكام القانون 203 لسنة 1991 والمتعلقة بقائمة المركز المالي في 2005/6/30 يليها
إستثمار بنوع 202.02 مليون جنيهة أثناء المصافي ورجع 113.983 مليون جنيهة وكذا التغيرات التفاضلية والتغير في حقوق الملكية في السنة المالية في ذلك التاريخ وذلك طبقا لمعايير المراجعة المصرية وفي ضوء القوائم المالية المصرية والسعودية وابتدأ في هذا المخطط على أنه قوائم المركز المالية للشركة في 2005/6/30 الموافق 27 أحرع 1427 الموافق 2005/9/17
وقد تم تدقيق هذه القوائم المحاسبية للشركة في 2005/6/30 وأقرت وتوقيع القوائم المالية وقد تم تدقيق القوائم المالية للشركة في ضوء قوائم المركز المالية العامة كما يترتب عليه تعديل أرصدة حسابات الإحتياطيات ودلائل الشركة
مراعاة ما تضمنته تقريره الخاص بالإعلان عن اختلافه من رأينا أن القوائم المالية العامة والبيانات الختمة لها قد تم تدقيقها في ضوء القوائم المالية للشركة في 2005/6/30 ونتيجة نشاطها وتوافقها
القانون والتغير في تلك التغيرات وذلك طبقا لطرق النظام المحاسبي الموحد والمعايير المحاسبية كإجمالي مكنل على هيءة القوائم واللوائح المصرية ذات العلاقة.

وتحت الإقرار	مدير عام
المقام بمنازل مدير الإدارة	نائب مدير الإدارة
محاسب/ رئيس قسم محاسبة	محاسب/ السيد أحمد القباطي
محاسب/ مساعد مدير محاسبة	محاسب/ السيد أحمد حسن عيسى
	محاسب/ السيد أحمد حسن عيسى

7

التعليم والتدريب البحري في الأردن

لم يعرف على مدى السنين أن أي من الدول العربية هي من الدول الصاعدة لقطاع التعليم العالي، بالرغم من تحسن بعض هذه الدول في توفير البنية التحتية التعليمية الوطنية والإقليمية دون أن يتصل ذلك بفرص تعليمية، وتعليمية أجنبية، من الدول العربية لتكون وتطور أسواق بحرية وتعليمية عالية الجودة في ما بينها وكذلك على المستوى العالي، ولأهمية المنهج للتدريب على البنية التحتية للدول العربية للبحث عن مصادر مؤهلة لتوفير الكوادر المؤهلة لتشغيل وإدارة هذه الأساطيل، وقد كانت تأسس الأكاديمية الأردنية للتعليم البحري في بداية السبعينيات من القرن الماضي، وقد تميزت بتعليمها العالي من الدول والشركات العربية وبرامج التدريب، بالإضافة إلى إعداد كوادر بحرية من ضباط ملاحة ومهندسين بحريين وضباط اتصالات، سواء للأجل أو لتوفير الكوادر المؤهلة لقطاع الأساطيل الوطنية العربية بصورة منتظمة ولامعة.

توفر كادر بحري مؤهل تبرز بصورة أكثر. وقد استمد الأسطول البحري الأردني خلال العشر سنوات الأخيرة على كواادر بحرية أردنية مؤهلة حيث تمكن في فترة من الفترات من توظيف ما يقارب 100% من الأردنيين العاملين على ظهر السفن الأردنية.

وبين الجدول التالي تطور عدد السفن التي ترفع العلم الأردني وكوادر من قبل الشركة العربية لإدارة السفن في الأردن وعدد السفن فيها (ضباط ومهندسين فقط) وكذلك عدد الأردنيين العاملين الإجمالي على ظهر هذه السفن:

السنة	عدد السفن	عدد العاملين على ظهر السفن	النسبة المئوية للأردنيين
1996	11	201	93.1
1997	14	333	90.4
1998	17	354	84.7
1999	15	305	91.5
2000	18	324	79.3
2001	12	258	84.1
2002	12	323	70.0
2003	12	346	64.5
2004	17	508	41.5



الدكتور مصطفى مساد

رئيس الأكاديمية الأردنية للدراسات والبحرية
للمرئيات شركة اتصالات والبحرية الوطنية الأردنية
للبحرية العامة للشركة البحرية الأردنية لإدارة السفن

المصدر: سجلات الشركة البحرية لإدارة السفن
ويتضمن من الجدول أعلاه أنه منذ بداية عمل الشركة فإن أعداد العاملين على ظهر السفن من ضباط الملاحة والمهندسين البحريين الأردنيين قد أخذت بالتناقص، إلى أن وصلت إلى النسبة الحالية وهي نسبة متدنية.

الغاية السامية عند مقارنتها بالنسبة الأخرى قبل عدة سنوات.

ولعل هذا الوضع قد تم تأسيس الأكاديمية الأردنية للدراسات والبحرية وذلك لاستقطاب خريجي الثانوية العامة الأردنيين الراغبين في دراسة التخصصات البحرية والمهندسية للعمل على ظهر السفن التجارية ومن لا تسمح لهم الظروف المالية لدراسة هذه التخصصات خارج المملكة الأردنية الهاشمية.

وقد استقبلت الأكاديمية بالفخر الدفعة الأولى من طلبة الدراسات الأساسية الهندسية والبحرية وذلك في شهر آذار/مارس 2005 كما استقبلت الدفعة الثانية في شهر تشرين الأول/أكتوبر 2005، بالإضافة إلى ذلك فقد تلقت الأكاديمية وقمره الأولى في تاريخ المكة الدورات التدريبية للصعود على شواهد ضابطة نوبة ملاحية وضابط نوبة هندسية.

وقد تمكنت الأكاديمية من استقطاب نخبة من المحاضرين المؤهلين على المستويين العلمي والأكاديمي كما قامت بتوفير مبنى مؤقت في منطقة جبل عمان تم قامت بشراء قطعة أرض مناسبة وسيتم قريباً ببناء الدائم للأكاديمية في مدينة عمان وفرع آخر في ميناء العقبة. وقد حظيت الأكاديمية بدعم الحكومة الأردنية ممثلة بوزارة النقل والسلطة البحرية الأردنية، حيث سيتم تزويدها ببعض المعدات والأجهزة والمحاكيات اللازمة لتدريب برامجه التعليمية والتدريبية على أعلى المستويات العالمية. وتقوم الأكاديمية بالتنسيق مع المؤسسات العربية والوالية المتخصصة في مجال التعليم والتدريب البحري وذلك لوضع البرامج المتخصصة التي تساعد على تخريج كوادر بحرية متخصصة تستطيع أن تتعامل مع التكنولوجيا الحديثة التي شهدت صناعة النقل البحري في السنوات الأخيرة، وذلك كالأردن الأكاديمية في حجر الأساس لقطاع جديدة ورائدة من التعليم والتدريب البحري في الأردن، سوف تخدم هذه المنظمة المؤهلة لقطاع القيادة البحرية. وكذلك شركات الملاحة والمؤسسات البحرية المختلفة خلال السنوات القادمة بإذن الله.

وقد نجحت هذه الدول والشركات في خطتها إلى أن وصلت إلى درجة بلوغ نسبة إعداد ضباط الملاحة والمهندسين البحريين العرب العاملين على ظهر السفن التي كانت كواادها أجنبية بالكامل ما يزيد عن 60% من إجمالي العاملين على ظهر سفنها، وكان من المؤمل أن تصل هذه النسبة إلى 100% لو أن توقفت هذه الخطط في بداية السبعينات لأسباب متعددة.

فكانت الشركات العربية بصورة عامة إلى الإعتماد على الكوادر البوينة والغربية المؤهلة والتي كانت لا تكفي لتغطية الإحتياجات كاملة (بعد أن تخلت عن برامجها التدريبية الواردة أعلاه) فبدأت الشركات إلى الجوء إلى السوق الأجنبية لتغطية حاجاتها المتزايدة.

وعند التركيز على السوق البحري الأردني، فإنه يشار إلى أن عدد الكوادر البحرية الأردنية المؤهلة قد زاد عن معظم الدول العربية حتى الأكثر تقدماً في صناعة النقل البحري حيث برز ذلك عند قيام العديد من شركات الملاحة العربية بعمليات التوسيع لكوادرها البحرية وعودة ذلك إلى اللغة الكبيرة والسعي الجهدية التي يشهدها بها العصر البحري الأردني سواء كان طالبا أو متدرباً أو عاملاً بأي وظيفة، أما البوينة للشركات البحرية الأردنية فلم يكن يزيد عن عدة سفن لا يتجاوز عددها عدد أصابع اليد الواحدة، وبالرغم من ذلك فإن كواادها البحرية كانت كافية من دول أجنبية وذلك ما سبب عدم توفر الكوادر الأردنية المؤهلة أو وكان ذلك في فترات لاحقة بسبب توجه هذه الكوادر إلى الشركات العربية الأخرى التي توفر ظروف عمل أفضل مما يوفره السوق البحري الأردني، واستمر هذا الوضع منذ أن رفعت أول سفينة تجارية العلم الأردني نهاية الثمانينات.

وفي بداية التسعينات عاد العديد من الزبانية وضباط الملاحة والمهندسين البحريين الأردنيين العاملين في القطاع للعمل في السوق الأردني وذلك لأسباب قاهرة، وشكل ذلك فائزاً من العمالة البحرية الأردنية.

إلا أنه ومع ازدياد أعداد السفن الأردنية وتوجه العديد من العاملين على ظهر السفن للعمل في إدارات البحرية المختلفة، والتوقف شبه التام عن إبتعاث الطلبة لدراسة الملاحة والهندسة البحرية وإرتفاع كلفة هذه الدراسة أمام الراغبين في دراستها من نفقهم الخاصة خارج المملكة فقد بدأت أعراض مشكلة نقص الكوادر البحرية الأردنية المؤهلة بالتظهور مع الألبان واستمرارية.

وقد تم تأسيس السلطة البحرية الأردنية كترافق في العسكرية يعني تطبيق الانظمة الدولية المتفق والمترتبة بالسلطة البحرية ومعتم القوت البحري وكذلك الأمور المرتبطة بالتعليم والتدريب البحري في المملكة.

كما أن من أهم أهداف السلطة هو المساعدة في تشجيع الإستثمار في النقل البحري وتشجيع المستثمرين الأردنيين والعرب والجناب لرفع العلم الأردني على سفنهم، وذلك دون التضييق بمسئوري السلامة البحرية على هذه السفن، وبما لا شك فيه أن من أهم النتائج المتوقعة لهذا الإستثمار هو توفير فرص عمل للأردنيين المؤهلين للعمل على ظهر السفن، حيث من المعروف أن أهم العناصر المطلوبة لإستثمار في صناعة النقل البحري هو العنصر البشري المؤهل والمدرب، حيث أنه لا شك أن توفر رأس المال اللازم يمكن من شركة، السفن، إلا أن تشغيل وإدارتها يتطلب توفير الكوادر اللازمة التي قد لا يمكن توفيرها وتدريبها خلال مدة زمنية قصيرة.

ومن منظور إقتصادي، فإن كلفة الكوادر البحرية العاملة على ظهر السفن قد تصل إلى 50% من إجمالي تكاليف تشغيل السفينة التي الأمر الذي يشير دوى عموماً إلى أهمية توفير الكوادر المؤهلة لتشغيل السفن على أساس إقتصادي وضمن المعايير الدولية المرتبطة بالسلامة البحرية ومعتم القوت البحري، حيث يمكن مستوى الأداء لهذه الطواقم على الأداء الإقتصادي والوفى بالتأهيل السفينة من حيث عدد العواث البحرية وتعمل السفينة وما يتبع ذلك من خسائر تجارية.

ولما كان الأسطول العربي بصورة عامة والأسطول الأردني بصورة خاصة يتكون من سفن تتراوح أعمارها حول العشرين عاماً بل في غالب الأحيان تزيد عن ذلك بكثير، فإن أهمية

التعاون بين مينائي «دمياط المصري» و«رافينا الإيطالي»

مياد محمود



رحب اللواء بحري / شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحري أنه انطلاقاً من حركة التنمية التطوير التي تشمل قطاع النقل البحري لصرى بجميع هياكله وموانئه وشركاته، فإن خد برامج التحديث برنامج التعاون بين ميناء رافينا الإيطالي وميناء «دمياط» المصري لتبادل أراضي في المينائين تخصص لصالح المصدرين والمستوردين المصريين والإيطاليين.

بدأت فكرة البرنامج عندما طلب ميناء أوروبي أن يأخذ قطعة أرض بميناء مصرى لصالح المستوردين والمصدرين الإيطاليين المتعاملين مع الميناء المصرى مقابل أن يخصص للميناء المصرى قطعة أرض مماثلة للمستوردين والمصدرين المصريين في الميناء الأوروبى.

وقد عقد إجتماع ضم رئيس ميناء «رافينا» الإيطالي، ورئيس هيئة ميناء «دمياط» المصرى، ووفد من الأخصائيين والخبراء ورجال الأعمال.

لا أحد يستطيع أن ينكر أن الله قد عبأ مصر بموقع متميز وفريد، وقد أدركت مصر قيادة وفكراً منذ حوالي 10 سنوات أن لابد من تفعيل مقولة أن مصر موقع، لا يمكن الإكتفاء بهذا الموقع دون أن يكون له مردود في الواقع.

وبعيرة المكان ترتبط بوضائع الترانزيت Transshipment أكثر من تأثيرها في البضائع المأثورة الخاصة بالماء سواء المصدرة منها أو الواردة إليها

لذا هذه التجارة ستمر بالموانئ المصرية شيئاً ما أبداً.

أما بوضائع الترانزيت فتعتمد على موقعه وعاملاتها وكفاءة موانئها، وعلى الرغم من أن بوضائع الترانزيت في حد ذاتها أقل ربحية وعائدات من بوضائع البالد، إلا أن الدولة تخطئ إذا توقفت عن تلقيها لتلك البضائع.

لذا علينا العمل على زيادة العائد والقيمة المضافة من التعامل في بوضائع الترانزيت من خلال اعتماد بعض الأنشطة الاقتصادية والتطوير والتجميع والتوزيع وهي أنشطة كثيفة العمالة لا تحتاج أجهزة أو آلات معقدة بل توفر فرص عمل كثيرة، وهذا ما تم في ميناء جبل علي وهو سر إنطلاق دبي.

الخطوة التالية أن تتحول هذه الموانئ إلى مراكز لوجيستية حقيقية تتوزع فيها البضاعة والحاويات، ولا يتم ذلك إلا من خلال ميناء عميق ذو عدد ضخم من الحاويات وله ظهور داخلي ضخم، بما يخلق منطقة إقتصادية حرة مثل المنطقة الحرة في جبل علي (GAFZA) أو Gable Ali Free Zone Area، أو تلك الجارى إنشائها حول قناة بنما.

وبذلك يصبح الميناء «قاهرة» للإقتصاد نتيجة به نحو مزيد من النمو والتقدم، وهذا المصطلح تحديداً هو ما استعمله البنك الدولي (WB) في تقريره أبريل 2005 للحكومة المصرية عن ميناء شرق بورسعيد.

نظام التعرف الآتوماتي "EAIS" المصري للسفن

Egyptian Automatic Identification System

النظام على جميع سفن الركاب وسفن البضائع 300 طن، وال (AIS) هو نظام تتبع من سفينة لسفينة أو من السفينة إلى الساحل، ويعد على وجود جهاز إرسال "AIS Transponder" يرسل بيانات أساسية ومتميزة خاصة بالسفينة تنتقل من خلال موجات الراديو عالية التردد "VHF Band".

وتستقبل بواسطة "AIS Receiver" يظهرها على خرائط خاصة بالموانئ تمكننا من تتبع سير السفينة من بداية رحلتها وعمره كل البيانات الخاصة بها.

إن النظام يستخدم دولياً منذ عام 2003 ويكوّن الإتصال من طريق شبكة الإنترنت، وأصبح وفقاً لقرارات IMO إجبارى على جميع السفن ما عدا الحربية أن تستخدم هذه المنظومة، ولكن الشرق



لواء مختار عامر



لواء شيرين حسن



لواء هشام السرساوى
رئيس هيئة ميناء بورسعيد

وقد تحدث البنك عن "Port Said System" ونظام بورسعيد والذي يشمل ميناء شرق بورسعيد وميناء غرب بورسعيد دون العمل بميناء.

وتمت زكرك جميعاً أنه لا يمكن الإستغناء عن ميناء بورسعيد ولا خوف من أن يخطف «ميناء شرق بورسعيد» الأنظار عن «ميناء القديم» بل هو بمثابة ميناء جاف لبورسعيد بمساحة 35 كم2 ومنطقة صناعية حرة بالظهر بمساحة 87 كم2، وذلك للتغلب على العبود الجغرافية التي تمنع القوسية وزيادة الأرصعة في ميناء بورسعيد ومنها طبيعة التربة والقاع بطبيعة ميناء الأربعة.

وقد تم إتخاذ المرحلة الأولى من مشروع ميناء شرق بورسعيد في ديسمبر 2004 والمرحلة الثانية تبدأ في 2006 وتنتهى في 2008.

فإنه إن كان من مصلحتنا تطوير الموانئ الحالية وتحديثها، فإن الفكرة الحقيقية تتحقق بمشاريع كبيرة تحقق نفعاً هائلاً، وميناء شرق بورسعيد أحد هذه المشاريع الضخمة المطروحة.

وجارى الآن إستكمال باقى الدراسات حول عدد الحاويات - المقرر له مبدئياً 2 مليون حاوية يمكن رفعها إلى 4 مليون.

يجرى البحوث محود بحث وإستشارات النقل البحري بالتعاون بمعهد ISL الألمانى للبحوث والدراسات.

الأسبوع والأربعاء لا تستخدم الإذاعة عن طريق الإنترنت إشارات السرية.

فكان التقلب على ذلك بإعداد شبكة محلية بغيرها مصرية بدلاً من البثالات الأجنبية التي تسهل على تلك الشركات إغناء أو تقييد البيانات دون علم قطاع النقل البحري المصرى.

لذلك قامت مجموعة من الخبراء والبحريين والهندسين بإنشاء نظام متكامل للسواحل المصرية بإستخدام شبكة قطاع النقل البحري وتم شراء برنامج "Ship plotter" المتوافرة في السوق.

وقد تم تركيب أجهزة إستقبال في موانئ نويبع، شرم الشيخ، الإسكندرية، والسويس وجارى إستكمال باقى الأجهزة لتصل إلى 12 جهاز تكفى لتغطية كل موانئ مصر والذى الإقليمي مدى رؤية جهاز الإستقبال تصل إلى 60 كيلو متر، وفي بعض الأحيان تتضمن الرؤية لتصل لأكثر من ذلك.

تم رصد عدم مالى قدره 150 ألف جنيه المرحلة الأولى التي تنتهى بتركيب 6 أجهزة، ثم تستكمل باقى المراحل بتكلفة 150 ألف جنيه أخرى.

وإن كان قبضان السفينة هو التحكم في إرسال البيانات فإنه لا يستطيع إيقاف الإرسال له بضعف الحماية والتفتيش ووفقاً لقرارات المنظمة البحرية الدولية فإن السفن لا تستطيع الإبحار إلا بعد التتبع من سلامة الجهاز وصلاحيته.

ويوضح «القوا، بحرى/ شيرين حسن» أن هذا المشروع المزمع إقحام قيد التجارب ويجارى العمل على إستكمال جميع مراحله لتستفيد منه في النهاية سلطات الدولة وجميع الجهات والهيئات المعنية.

ميناء شرق بورسعيد وبضاعة الترانزيت (شرق بورسعيد قاطرة الإقتصاد المصرى)



GUIDANCE FOR IMO LEGISLATION IN 2006



1 force January 2006:

1. SOLAS Chapt. II-1:

The amendments are applicable to bulk carriers over 20000 tons Gross & Tanker over 500 tons Gross, built on/ or after 1st January 2006, and concerns construction, structure, subdivision & stability, machinery & electrical installation, as per MSC. 151 (78) & MSC. 158 (78) (16), MSC/Circ. 1107.

2. International Marine Dangerous Goods (IMDG):

The amendment includes a new chapter 1-4 and updating in various sections, as per MSC.154 (78).

Entering in force July 2006:

1. SOLAS Chapt. II-1:

The amendment concerns passenger & cargo ships, build on/ or after 1st July 2006, for the testing of water light doors, as per MSC. 170 (79).

2. SOLAS Chapt. III Reg. 19 & Reg. 20^o:

Applies to all ships & concerns conditions & guidances for emergency drills, operational readiness, maintenances and inspections, as per MSC. 151 (78) & SMC/Circ. 1115.

3. SOLAS Chapt. III Reg. 30:

Applies to Bulk carries constructed on/ or after 1st July 2006, to ca at least on freefall life boat, as MSC. 170 (79).

4. SOLAS Chapt. III Reg. 32:

Applies to all ship and concerns requirements for immersion suit be provided onboard one for each person, SOLAS 1988 protocol also amended, accordingly.

5. SOLAS Chapt. IV Reg. 15:

Applies to all vessels and concerns requirements for test & maintenance EPIRB.

6. SOLAS Chapt. V:

a. Reg. 2-Paragraph 4 to read "length overall as per" MSC. 142 (77).

Definition for Search & Rescue added, as per MSC. 151 (78).

b. Reg. 19: Adds "to be readable by Helmsman at the main steering position "concerns means to determine & display headings, other than Magnetic means, (and refer to MCC. 142 (77)).

c. Reg. 20 VDR Installation: A VDR, which may be an S-VDR, to be fitted on existing cargo ships of 20000 GT and above, constructed before 1 July 2002 - at the first dry docking after 1 July 2006 but not later than 1 July 2009, (refer to MSC. 170 (79)).

d. Reg. 22 Bridge's Visibility: Regulation V/22 "Navigation bridge visibility" was amended to apply to ships not less than 55 m in length, as now defined, (refer to MSC. 142 (77)).

e. Reg. 28 Records of Navigational Activities & Duty Reporting: Each ship of 500 gt and above, on international voyages exceeding 48 hours to submit a daily report to its company, (refer to MSC. 142 (77)).

f. Reg. 33 and 34 Master's discretion: The amendments set an obligation to provide assistance, regardless of nationality of persons in distress, and co-operation between States in delivering persons rescued at sea to a place of safety, (Refer to MSC. 151 (78)).

7. SOLAS Chapt. V:

New text for SOLAS chapter XII incorporating revision to some regulations and new requirements relating double-side skin bulk carriers.

The amendments include the addition of a new regulation 14 on restrictions from sailing with any hold empty and requirements for double side skin construction, as an optional alternative to single-side skin construction, will apply to new bulk carriers of 150m in length an over, carrying solid bulk cargoes having a density of 1.000 kg/m³ and above.

International Code for Application of Fire Test Procedures (FTP Code).

Part 2-Smoke and toxicity test - the addition of "(200 ppm for floor covering)" in the table to limits in 2.6 Classification criteria, 2.3.3 Toxicity.

International Code of Safety for High-Speed Craft, 2000 HSC Code).

Amendments relate to buoyant spaces in Chapter 2 - Buoyancy, stability and subdivision.

8. International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (IGC Code).

Amendments reflect the amendments to SOLAS chapter II-1 Regulation 45-Precautions against shock, fire and other hazards of electrical origin.

9. The International Code of Safety for High-Speed Craft (1994 HSC Code) MSC. 119(74): Chapter 13-Navigational Equipment:

This Chapter brings the provisions for navigations for navigational equipment of the 1994 HSC Code in line with the relevant provisions of the 2000 HSC Code. Cargo craft of 3.000 gross tonnage and upwards should be provided with automatic identification system (AIS) not later than 1 July 2006.

Capt. Theodoros Spence

Alexandria Business Resource Centre

The Industrial Modernisation Programme established a network of ten Business Resource Centres (BRC) located in different industrial zones, BRCs main role is to provide consultancy, technical assistance, specialised advisory services, as well as training to SMEs in the private manufacturing sector in the regions they operate and shall remain their trusted partner for support. Offering high quality, subsidised and customer-focused Business Development Services and Resources at all times is of essence to the long-term existence of the network

The BRCs mission is to accelerate the continuous improvement of progressive companies through provision of diverse services and resources. The BRCs comprehensive and customised Business Development Portfolio will address needs of local industry and be delivered through highly qualified in-house staff and a network of strategic partners and professional outsourced specialist consultants to service a greater number of companies. Progressive industrial enterprises will be upgraded to a level where they can effectively compete internationally and in the domestic market against foreign imports. Increasing the enterprises' level of competitiveness is by improving their competencies to run a business able to support international operations at

- The Product Quality Level
- The Management Level
- The Marketing Level
- The Financial Management Level
- The Operational Level
- The Information Technology Level

EL SALAM BOCCACCIO 98

Cup – sized 3rd February 2006

MC

By Capt. Theodoros Spanos

Regional Director of International Institute of Marine Surveying



The cup sizing of the vessel 'El Salam Boccaccio 98', & the loss of near 1,000 persons (actual number not announced at the time of writing present), have raised significant concerns with regard to whether the shipping transportation is safe or not, as well as to whether the Seafarers have the appropriate training.

The vessel is operated by well known Ferry Operators in Red Sea. She reported having left the port of Duba for Safage on 2/2/06 at about 1930 hours, with 1317 passengers, 91 crew 7 trailers, 16 trucks, and 22 cars. Since her departure from the port, the vessel did not report any emergency or un-usual events until her signal was reported lost from the radar of the Saud. Coast Station at 0200 hours of 3rd February 2006.

The Rescue operation was commenced by the Egyptian Rescue Teams at 08:00 hours of 3rd February 2006. From the few survivors –among who there was the Third Officer of the vessel–, we obtained the following reports:

- Approximately an hour and a half (1 1/2 hours) after departure, there was an outbreak of fire at the ship's garage at the location where some of the personal items of passengers have been stowed.

- The fire has been placed under control by the crew using fire hoses, however there was a renewed outbreak of fire afterwards and the crew have resumed their efforts to control fire.

- According to the statements and the information received from the survivors, the Master has neither used the emergency alarm to notify the passengers, nor any

alert signal to the cost stations or to the Operators Messrs El Salam Maritime Transport, Cairo

- Additionally, the survivors mentioned that the passengers did notice the fire from the smell of gas & smoke. When they complaint to the crew they were advised to leave their seats and be shifted to the open upper decks (in order to avoid smoke & gas smell)

- It was also mentioned by some of the survivors, that vessel has been listed (inclined) then cup sized and sank within approximately 10 minutes! This has left no chance for any action other than people jumping into the sea! This whole process started from the moment that the passengers started to move to upper deck.

not operate), then this could have generated a negative effect to the stability of the ship, but it can not be alone the main reason for the loss of stability

The allegation that the loss of stability and the consequent cup sizing of the vessel was mainly caused by the sudden movement of passengers (and associated weight) to the upper decks, is strengthen if we take into consideration that during the last conversion of the ship there were two decks for passengers cabins added, together with new life boats life rafts & associated davits. This conversion means that the vessel's stability under normal loading condition might have been forced up (if not beyond) to the limits.

Duba? Furthermore, who approved the 'New Stability Study'?

3. List of limitations should have been issued & delivered to the vessel because vessel had some 'exemptions'. Was any instructions / limitations included in respect to the stability of vessel in the 'list of limitation'?

4. Was there an approved 'Damage Stability & A/A Max Calculations' study after the date of last conversion available & in compliance to I.M.O. requirements? Furthermore, who approved the 'New Damage Stability Study'?

The answers to the above questions (if answered) will assist vitally in determining the actual reason that caused the cup sizing of the ship and the loss of so many human lives.

No one can ever disagree with the fact that there were many mistakes and deficiencies happened, (e.g. non – operational sprinkler system, use of water in garage by the fire hoses, improper actions by the seafarers, etc). However, we find it extremely difficult to believe that a vessel could possibly cup sizing because of in-operative sprinkler, or because of the use of water in garage for the control of fire (provided off course that draining system works), or because of seafarers in – proper behavior:

Quite clearly (for some people), it was a stability failure; we deserve and we have to hear the actual reason and failure that caused the vessel's cup sizing (and not allegations). More importantly: we do have to learn "how it should not be repeated again in the future"

We may conclude this short article with a question: What have we learned from this unfortunate event? As a result, do we need more regulations and regulatory bodies in order to make transportation safer OR what we actually need is organizations and professionals who are willing to apply the existing regulations properly?



Summarizing the above, we may conclude that the cup sizing of the vessel was a result of loss of stability at the specific time; this off course means that the cup sizing could not be a result of the fire, nor as a result of the bad weather.

Although there was no reported by the survived crew, there was an allegation that there might be water in the garage that in turn has caused the loss of stability

Even in the case (we repeat that no one of the survived or reported water in garage, till the time of writing present) where there was water left in the garage from fire hoses (that is again unlikely because it would mean that the draining systems and the bilges did

Assuming that the above is the most possible cause, then the questions that are raised for the owners and for the competed authorities/organization, are the following:

1. Was the stability of the vessel being properly checked and verified (and by whom) after the date of last conversion, by the proper inclining experiment evidencing that the stability of the vessel was within the requirements of I.M.O.?

2. Did the Approved 'New' Stability Study included the proper loading conditions with passengers on decks, and what number of persons was permissible on deck on a loading condition similar to the condition of vessel's departure



من أشهر حوادث غرق السفن في العصر الحديث كارثة غرق السفينة العملاقة "تيتانيك" والتي لم يكن لها نظير في العالم وقتها إلا السفينة أوليمبيك والسفينة "بريتانيك".

التي غرقت عام 1916 إثر اصطدامها بلغم، والسفن الثلاث تم بناؤها في إحدى ترسانات بلغاسمت بأيرلندا وبنيت "تيتانيك" في 31 مارس 1909. ودشنت في 31 مارس 1911. وتم الإنتهاء من كل الأعمال التجهيزية فيها في 31 مارس 1912.

كانت السفينة تحفة معمارية بكل المقاييس ، بلغ طولها نحو 269 متراً وعرضها 28 متراً وعمقها 18 متراً، وأقيمت 46000 حصان، ولكن عدد زوارق الإنقاذ على سطحها لم يكن يتجاوز مشربين زورقاً بسعة 1178 فرداً، أي أقل من نصف عدد الركاب والطاقم، والسبب في ذلك أن أصحاب السفينة كانوا على قناعة تامة بأن السفينة لا يمكن أن تغرق أبداً. وغادرت "تيتانيك" ميناء ساوثمبتون بجنوب إنجلترا يوم 10 إبريل عام 1912، واتجهت إلى ميناء شويبرج الفرنسي بعد نحو ست ساعات من الإبحار، ووصلت في اليوم نفسه ثم غادرت إلى ميناء كوينز تاون بأيرلندا في اليوم نفسه بعد أن مكثت نحو ساعتين، ووصلت ظهر يوم 11 إبريل عام 1912، ثم بدأت رحلة الموت عندما غادرت السفينة ميناء كوينز تاون متجهة إلى نيويورك الساعة الواحدة والنصف ظهراً من يوم 11 إبريل، وغرقت إثر قيام طاقمها بمحاولة إيقافها بسرعة غير تدريجية بسبب إقترابها فجأة من جبل جليدي كان يبعد نحو عشرة كيلو مترات من السفينة، وقبل أن السبب الأساسي كان اصطدامها بالجبل فعلاً، وكان ذلك في الساعة الثامنة والربع مساءً يوم 15 إبريل 1912، إلا أنه لم يتم تحديد أو اكتشاف مكان غرق السفينة إلا في سبتمبر 1985 على عمق 2.5 ميل بحري تحت سطح المحيط.

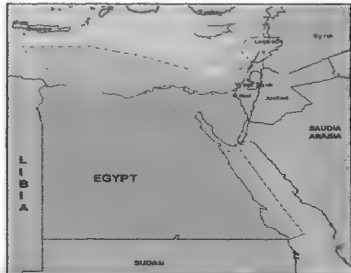
وطى الرغم من أن إجمالي عدد الركاب وأفراد الطاقم في حواله "تيتانيك" كان 2227 فرداً، فإن عدد الناجين لم يتجاوز 705 شخصاً فقط، وبلغ عدد المفقودين 1522 فرداً، بينهم 815 راكباً و 688 من أفراد الطاقم، واستمقت "تيتانيك" بذلك أن يطلق عليها لقب "أم الكوارث البحرية".



- ESARC is responsible for search and rescue operations within The zone of responsibility and covers the Flight Information Region (FIR) within the Egyptian territory, which is shown on the map.

- The zone of responsibility is covered through the following :

- Joint rescue coordination center (JRCC).
- Sub - centers under construction all-over the country .





ROYAL WIM BOSMAN

ROYAL WIM BOSMAN EGYPT
MAKING YOUR LOGISTICS WORK



Royal Wim Bosman's
4000m², bonded warehouse
in Sokhna Port, offers you
optimum warehousing and
a complete package of
value added services



Royal Wim Bosman provides
national distribution all over
Egypt and tailor-made logistic
solutions. We deliver your
goods in the most safe and
efficient way.



Royal Wim Bosman Egypt
29 Farid Street - Heliopolis
Cairo, Egypt 11341
Phone: +202 291 32 15
Fax: +202 414 88 77

Royal Wim Bosman Warehouse
Sokhna Port
Suez, Egypt
www.royalwimbosman.com



دوريات إهداء



وزارة الاستثمار

الشركة القابضة للنقل البحري والبري شركة النيل للنقل النهري

في إطار تنفيذ برنامج إدارة الأصول والاستثمارات المملوكة للدولة تعلن الشركة القابضة للنقل البحري والبري

**عن مزايحة عامة بالمظاريف المغلقة
للمشاركة في توسيع قاعدة الملكية لشركة النيل للنقل النهري
إحدى الشركات المتخصصة في النقل النهري
وذلك بالبيع لمستثمر رئيسي أو مجموعة من المستثمرين**

البيانات الأساسية:

- غرض الشركة: القيام بأعمال نقل البضائع والمواد البترولية والمواد والمهمات اللازمة للتشيد والبناء بالطرق المائية، والحصول على الاتفاقات اللازمة للمقاولات الخاصة بهذه الأعمال، والقيام بعمليات الشحن والتفريغ بالموانئ، وإنشاء ورش الصيانة والإصلاح للوحدات الناقلة للملوكة لها أو لغيره وبناء الوحدات العالمية.
- الموقع: أثر النبي - كورنيش النيل - أول طريق المعادي - القاهرة.
- تاريخ إنشاء الشركة: تأسست بموجب قرار وزير المواصلات رقم (121) لسنة 1963، وصدر النظام الأساسي بموجب القرار الوزاري رقم (44) لسنة 1979، وبموجب القانون رقم (203) لسنة 1991 وقرار رئيس مجلس الوزراء رقم (1322) لسنة 2005 أصبحت شركة تابعة للشركة القابضة للنقل البحري والبري.

شروط البيع:

- يمكن الحصول على كراسة الشروط والمواصفات من الشركة القابضة نظير سداد مبلغ عشرين ألف جنيه مصري غير قابلة للرد والتوقيع على اتفاق سرية المعلومات.
- يتقدم المستثمر بخطاب لوائح لشركة القابضة موضحاً عن رغبته في شراء الشركة ومتضمناً الآتي:
- أ - سابق خبرته وقدرته على تنفيذ وتطوير الشركة.
- ب - خطة التحديث والتطوير المقترحة.
- يجب تقديم العروض في ظرف مغلف (مظروف هني / مظروف مالي) مصحوبة بتمامين قدره (مائة ألف جنيه مصري) باسم السيد اللواء بحري أ.ح / رئيس مجلس إدارة شركة القابضة للنقل البحري والبري على العنوان الموضح أدناه مع العلم بأن آخر ميعة لتلقى العروض الساعة الثانية بعد الظهر يوم الخميس 2006/3/30.
- يمكن ترتيب زيارة الشركة بالاتفاق مع الشركة القابضة.
- للشركة القابضة الحق في إلغاء المزايحة دون إبداء الأسباب.

الاستعلام

القاهرة، ت 2586137 / 2586138 / 2586139 / 2586140 / 2586141 (02)

19 شارع المعهد الاشتراكي - روكسى - مصر الجديدة - القاهرة

للمزيد من المعلومات عن فرص الاستثمار في مصر

www.investment.gov.eg



دوريات إهداء

نبذة عن شركة النيل العامة للنقل النهري

أحدى شركات الشركة القابضة للنقل البحري والبري

1- الشكل القانوني للشركة:

- تأسست بموجب قرار مجلس إدارة المؤسسة المصرية العامة للنقل الداخلي على هيئة جمعية عمومية رقم (21) لسنة 1963 وذلك بنفاذ القانون رقم (117) لسنة 1961 بشأن تأميم بعض الشركات والمنشآت، والقانون رقم (78.67) لسنة 1963 بإضافة بعض المنشآت والشركات إلى الجدول المرفق للقانون رقم (117) لسنة 1961.

- والقانون رقم (60) لسنة 1963 بإصدار قانون المؤسسات العامة وقرار رئيس الجمهورية رقم (1614) بشأن إنشاء المؤسسة المصرية العامة للنقل الداخلي، وبمقتضى القانون رقم (203) لسنة 1991 (قانون قطاع الأعمال العام) ولائحته التنفيذية أصبحت شركة تابعة مساهمة مصرية تتبع الشركة القابضة للصناعات المعدنية.

- وبمقتضى قرار رئيس مجلس الوزراء رقم (1322) لسنة 2005 بنقل تبعية شركة النيل العامة للنقل النهري إلى الشركة القابضة للنقل البحري والبري.

2- رأس مال الشركة:

- رأس المال المرحس به: 75 مليون جنيه.
- رأس المال المصدر: 46313000 جنيه.
- عدد الأسهم: 4631300 سهم.
- القيمة الاسمية للسهم: 10 جنيه.
- بلغ عدد العاملين بالشركة 5/30/2005 (1852) عامل.
- بلغ إجمالي العهدة المملوكة لشركة عدد 481 وحدة نهرية.
- 3- غرض الشركة وفقاً لنظامها الأساسي:
- 1- القيام بأعمال نقل البضائع والمواد البترولية بالطرق المائية.
- 2- الحصول على إقتاعات خاصة بمقاولات عمليات نقل البضائع أو المواد والمهمات اللازمة للتشغيل والنقل.
- 3- إنشاء مخازن بالقاهرة مفتط المدن لإيداع وتخزين البضائع.
- 4- تأجير الأراضي والمباني والمنشآت التي تخوونها للقيام بأعمال الشحن والتفريغ المواني وإنشاء الورش لإصلاح وصيانة الوحدات الناقلة.
- 5- القيام بأعمال النقل والقيام ببناء الوحدات العائمة.
- 6- القيام بكافة الأعمال الصناعية والتجارية والمالية والمقاربية التي تتعلق بعرض الشركة بطريقة مباشرة أو غير مباشرة وكذلك الأعمال القائمة لهذا الغرض.
- 7- للشركة الحق في تأسيس شركة أو مساهمة في رأسمال شركة يكون نشاطها متطابقاً مع نشاط الشركة أو مكملاً له.
- 8- القيام بأعمال التفتيش الجمركي لبضائنها المستوردة أو للتصدير تمهيداً لمهنتها.

4- المركز الرئيسي للشركة:

- ويقع مقر الشركة الرئيسي بأثر التني - كوينش النيل - أول طريق المعادي - القاهرة.

5- الخدمات التي تؤديها الشركة:

أولاً: نشاط الشركة في النقل:

- نقل المواد الإستراتيجية (الغلات) - البضائع - البترول) لكافة المصانع والشركات في جميع أنحاء جمهورية مصر العربية من الإسكندرية إلى أسوان.

- نقل الهياكل والمواد والمعدات الكهربائية وحاوليات وطرد ذات أوزان وأطوال غير نمطية.

ثانياً: نشاط بناء البواخر السياحية والاتوبيسات النهرية:

- البواخر السياحية ميريديان شامليوني وهي أكبر الوحدات السياحية بالنيل وتعمل كقنطرة عائمة مسطحة خمسة نجوم لأغراض السياحة النيلية.
- بناء البواخر السياحية فلاش لحساب شركة فلاش تونز السياحة والفنادق.
- بناء البواخر السياحية تليفيا لحساب شركة نابل كروز للسياحة.
- بناء الأتوبيس النهرية (ميناء) سعة 100 راكب لحساب الوحدة المحلية لمدينة ومركز سواح تظهر فيه دقة الصناعة ويعمل حالياً بكفاءة عالية.
- بناء عبارة نهرية وأتوبيس نهرى لحساب محافظة أسيوط (مشروع العبارات النهرية) - وتم البناء طبق المواصفات الفنية والرسومات الهندسية وتحت إشراف هيئة التصنيف الدولية.

ثالثاً: نشاط رفع كفاءة البواخر السياحية:

- وهي من الأعمال الجديدة التي إستثمرتها الشركة لتطوير وتعديل البواخر السياحية (نور 2 - الباهرة - خيبر - الباهرة قمر الزمان).

رابعاً: التصنيع للغير وخدمة العملاء وحل مشكلاتهم:

- بناءً على خطة العمل الصر لصناعات الكوك والكماويات الأساسية لزيادة معدلات التصدير للكوك فقد قامت الشركة بتصنيع وحدة شحن الكوك (بنكر) لمواجهة زيادة الكميات التي يتم شحنها إلى منطقة الإسكندرية للتصدير.
- قامت بتصنيع بعض وحداتها تعمل عبارة نهرية لنقل الشاحنات بكامل حمولتها وذلك لحساب شركة أبناء حسن علام بهدف توفير مصاريف التسويق والتداول خاصة وأن موقع العمل يقع وسط النيل.

خامساً: نشاط الخدمات النهرية والإغاة (إنتشال، قطر، تعويم، إصلاح):

إنتشال وإصلاح:

تمتلك الشركة المعدات والفرات الفنية النادرة والتي ساهمت بالقيام في إنتشال البواخر السياحية (بريس - السلام - العائمة صلاح الدين - نوبيا) وإنتقاذ ما يمكن إنقاذه من أموال وأرواح وأيضاً إعادة هيكلة الوحدة السياحية واستعادة قدرتها على العمل بأعلى كفاءة.

قطر وتعويم:

تتعرض بعض البواخر السياحية لمشاكل أثناء مرورها في الجرى الملاحي في أماكن يقل فيها منسوب المياه.

وتتولى الشركة عمليات الإنقاذ من قطر وتعويم وإعادة هذه الوحدات إلى مسارها خدمة للحركة السياحية.

سادساً: أعمال إصلاح وصيانة الآهوسة وعوامات الكباري:

- تمتلك الشركة الخبرة والمعلومات اللازمة لتطوير وعمل العمرات ورفع كفاءة الأهمية المنتشرة بكثافة جمهورية مصر العربية.

خبر عاجل

في إطار الجهود المستمرة التي تقدمها غرفة ملاحه بورسعيد لأعضائها فقد عقدت غرفة إلتقاء لجميع أعضاء الجمعية العمومية لعرض كافة الإستفسارات وأوجهها لقانون الضرائب رقم 91 لسنة 2005 ولائحته التنفيذية وذلك بالتعاون مع مكتب د/ محمد الشامي - محاسبين ومراجعين قانونيين وخبراء ضرائب وذلك بفندق جراند الماريسا يوم الأربعاء الموافق 2006/2/1

- وإد حضر الإلتقاء لفيف من الضيوف يتقدمهم:
- * السيد الأستاذ/ عادل عبده المني نائب رئيس مجلس إدارة غرفة ملاحه بورسعيد
 - * السيد المهندس/ جلال الديب مستشار رئيس هيئة قناة السويس وعضو مجلس إدارة غرفة ملاحه بورسعيد
 - * السيد اللواء/ محمد مدين نائب رئيس هيئة ميناء بورسعيد وعضو مجلس إدارة غرفة ملاحه بورسعيد
 - * السيد الأستاذ/ محمد مصليح رئيس شعبة تعويم السفن بالغرفة التجارية ببورسعيد
 - * السيد الأستاذ/ ممدى شرف عضو مجلس إدارة غرفة ملاحه بورسعيد
 - * السيد الأستاذ/ أحمد قزامل نائب المحامين ببورسعيد
 - * السيد الأستاذ/ يوسف عزام أمين صندوق الغرفة التجارية ببورسعيد
 - كما حضر عدد كبير من أعضاء الجمعية العمومية لغرفة ملاحه بورسعيد



بطولة كأس الأمم الإفريقية

على هامشه

وسط ما يقرب من 100 ألف مشجع انتفع الرئيس حسني مبارك بطولة كأس الأمم الإفريقية الخامسة والعشرون لكرة القدم التي استضافها مصر. وسارح في حفل الإحرام سيده مصر الأولى سوزن مبارك، وحرس كبار الشخصيات الرياضية العربية والدولية على حضور هذا الحفل العظيم وعلى رأسهم الدكتور أحمد نظيف رئيس الوزراء، والمشير أحمد طنطاوي وزير الدفاع، وعيسى حياو رئيس الاتحاد الأفريقي، وأعضاء اللجنة التنفيذية للاتحاد. وقد أعلنت القوات المصرية أن هذا الاحتفال الكبير الذي شارك فيه خمسة آلاف جندي، واستغرق 45 دقيقة عبر فيها عن أهمية هذا الحدث الرياضي الكبير الذي صورته الحضارات الفرعونية والأفريقية. وقدم في الحفل التشكيلات الجعيدة لعالمى السلات وطيور حورس ومراكب الشمس بجانب هبوط رجال المظلات من الطائرة الهليكوبتر حاملين أعلام المئة عشرون دولة المشاركة في البطولة وسط أضواء أشعة الليزر والألعاب النارية..

إن هذه البطولة أظهرت قدرة مصر العالية على التنظيم والإضيافة والسلوك الحضاري بين الجماهير، وإتقان شبابها وإصراره على تحقيق الفوز لرفع مكانة مصر عالمياً.. فقد حققت روح العمل الجماعي الفوز لأنها وحدها القادرة على تقديم كل البرامج التنموية وبعثت البطولة التي استضافتها مصر وبلغت ذروتها مع المباراة النهائية بين منتخبي مصر وكوت ديفوار. وتعتبر هذه البطولة الحدث الكروي الأكثر أهمية الذي تتراجع أمامه كل الخلافات والنزاعات. ولم يبخل أفراد الفريق المصري من بذل غاية الجهد، والكفاح بروجوة وإصرار، ولذا كانوا أشداء في الدفاع ولأكثر مهارة في الهجوم. وقد استغل الإسناد فرحاً عندما تمكن حارس المرمى الجسور من صد ضربتي جزاء. لقد قاد عصام الحضري المنتخب إلى إنجاز تاريخي مكن مصر من إحراز البطولة، واعتلاء عرش اقادة السوداء، وتسجيل الرقم القياسي في عدد مرات الفوز بهذه البطولة.



كأس العالم في ألمانيا
بوصفه أفضل حكم
أفريقي.



يستحق قيادة منتخب بلاده، ونجاح مصر تنظيمياً في البطولة كان يحتاج إلى النجاح الفني وهو الفوز بالبطولة ليؤكد نجاح مصر تنظيمياً وفني بشكل غير مسبق، وقد تلقى هاتين شهداء من عيسى حياو رئيس الاتحاد الأفريقي أشاد فيها بروية التنظيم وبكبره وإمكاناته العميق على نجاح البطولة التي تحمل اسم مصر والتي أسهمت في نجاحها الدولية بكل أجهزتها.

المهندس حسن صقر رئيس المجلس القوي للرياضة صرح بأن مكافأة المنتخب الوطني التي قررها المجلس للالتحق وجهازمه الفني تقديراً

مباركة الرئيس الشريف
لا أحد ينكر أن فوز الفريق القومي يرجع أيضاً لأحد حراسي مديرك وأسرتهم الفريق سواء في تدريباته ومبارياته، وكان لهم الفضل في مده بشخصية كبيرة من العاصم. وقد توج الرئيس البلفة العاصمية الكبيرة التي منحها المنتخب المصري من خلال حرصه على حضور القديري النهائي والمباراة النهائية - بفاز صفر مكافأة ضخمة بقيمة ثلاثة ملايين جنيهاً للمنتخب تقديراً لإنجازه الكبير.

وقد عين الرئيس مبارك من تقديره لأعضاء المنتخب والجهاز الفني والإداري للفريق ولاتحاد الكرة، وأشار الرئيس إلى أن هذا الفوز يأتي دليلاً على أن المصريين قادرين على تحقيق أي هدف يروونه بالعزم والتصميم، وقد وجه اللاعبين والجهاز الفني والإداري وأعضاء اتحاد الكرة الشكر للرئيس مبارك في ضوء دعمه المتواصل لسيرة المنتخب ولقائه الكريمة

وبجربيا، وكانت المباراة الدولية الأولى لدى إشتراك فيها الحضري في تصفيات مونديال 2002. ويعتبر الحضري أول حارس برمي في أفريقيا والوطن العربي بجزن مدفا في مباراة ضد أوتو الجنيب الأفريقي، في كأس السوبر الأفريقي، وحصل عصام الحضري على لقب الفص حارس مرعي في البطولة لأخيرة التي إحتلت فيها مصر صدارة لمنتخب الأفريقي.

إن منتخب مصر قرض كلمته منذ بداية البطولة، وخير دليل على ذلكة الأرقام والنتائج التي لا تحصى، فالمنتخب يملك العبد من عناصر القوة من خلال هذه.. وقدمت مصر للعالم من خلال هذه البطولة الفعارة السوداء في أفضل حالاً تعافى الغنية والندبة، وساهمت مصر باستضافتها لهذه البطولة في توجيه رساله لكل دول العالم نؤكد أن الكرة الإفريقية مسطورة، وأن افريقيه قادرة على استضافة وتنظيم أكبر البطولات بمسورة لائق.. وخفقت مصر بمسحات تقدر بصلباريات الدولارات في العناية لها في كل وسائل الإعلام العالمية من خلال ترحيب أسما في كل بقاع العالم.

بالفوز بالبطولة إعاد إصمر رباتها لكرة المصرية ومشاركها عام 2008 في نهائيات غانا بإحرازها حاملة اللقب.

ويعتبر الحضري أول حارس برمي في أفريقيا والوطن العربي بجزن مدفا في مباراة ضد أوتو الجنيب الأفريقي، في كأس السوبر الأفريقي، وحصل عصام الحضري على لقب الفص حارس مرعي في البطولة لأخيرة التي إحتلت فيها مصر صدارة لمنتخب الأفريقي.

إن منتخب مصر قرض كلمته منذ بداية البطولة، وخير دليل على ذلكة الأرقام والنتائج التي لا تحصى، فالمنتخب يملك العبد من عناصر القوة من خلال هذه.. وقدمت مصر للعالم من خلال هذه البطولة الفعارة السوداء في أفضل حالاً تعافى الغنية والندبة، وساهمت مصر باستضافتها لهذه البطولة في توجيه رساله لكل دول العالم نؤكد أن الكرة الإفريقية مسطورة، وأن افريقيه قادرة على استضافة وتنظيم أكبر البطولات بمسورة لائق.. وخفقت مصر بمسحات تقدر بصلباريات الدولارات في العناية لها في كل وسائل الإعلام العالمية من خلال ترحيب أسما في كل بقاع العالم.

بالفوز بالبطولة إعاد إصمر رباتها لكرة المصرية ومشاركها عام 2008 في نهائيات غانا بإحرازها حاملة اللقب.

مصر، خاصة بعد الطارة والتقدير التي شعر بها، واستقال الرئيس مبارك لجهاز الفني ولعابيه يد رساما على صعدونا للعب الفني ولعابيه يد رساما على الاستمرار في عمله أن لديه أفكارا للفرقة القادمة.

عصام الحضري بدأ مسيرته الكروية مع فريق محبا، ولكنه كلف انتصار مع المنتخب الأولي عام 1994 في ختام التصفيات الأولمبية، وتعاقد مع النادي الأولي عام 1995 وسكس 1965، ومن الأمل أن انضم الحضري إلى المنتخب الأول في البطولة وفي المرة الأولى التي يحصل فيها وبوركيسا فاسو عام 1998 ثم في نهائيات عام 2000 في غانا



الرئيس مبارك والسيدة فريته
يحتضن مبارتي الافتتاح والختام، ويكرم المنتخب في اليوم التالي لفوزه. وقام الرئيس بتسليم كأس البطولة والميداليات لتفدية لأسرار المنتخب بسط مشاركة جماعية في جميع أحياف الشعب.

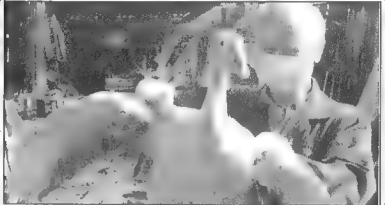
شخصيات كروية أثبتت وجودها
هاني أبويودة رئيس اللجنة المنظمة أكد مساعده مفوز للنتخب الوطني وأصرع عن هتفتة للرئيس مبارك، وأشار إلى أن هذا الفوز أسعد جميع المصريين، وأن الحرب المصري

الألعاب النارية أعادت الإسناد

في ربوع مصر

.. يبدو أن عام 2006 عام المأسى والأزمات التي يتعرض لها بلدنا الطيب.. ففي الوقت الذي لم نفيق فيه بعد من كارثة العبارة النكوبة، ذلك الحدث الذي نزل علينا جميعا كالصاعقة وهز ربوع الوطن من الشرق إلى الغرب.. جاء إلينا خطراً أشد كنا عنه منذرين ومترقين من خلال متابعتنا لوسائل الإعلام من خلال رحلته لعدد من دول العالم.. كنا

بمعزل عنه.. ولكن شأيت الأقدار أن يصل إلينا مرض أنفلونزا الطيور، فهو لا يعرف حدود أو حواجز وإنما يطير ويدخل إلى المكان الذي يريده دون إستئذان ودون أن يخضع لتفتيش أو تعترضه لجان فحص.



تاكل كل ماتريد ياكلون كل ما طاب واذ ..
الأمم الإبتعاد عن الريش وغسل الطيور جيداً بمحلول الخل المخفف أو الصابون..
.. حيث هذه المصاحيل تقضي على الفيروس.. كما أن الفيروس يموت عند درجة حرارة 70 درجة مئوية.
.. وأخيراً ومع ظهور بعض الحالات الفردية لهذا الخطر داخل مصر فإن الوضع آمن وإن وزارة الصحة والمعامل التابعة تقوم بالمتابعة والفحص الدوري بالتنسيق مع جميع الأجهزة التنفيذية بهدف نشر برامج توعية للمواطنين للتعامل مع هذه الأزمة التي تعتبر أزمة عالمية في المقام الأول..
بهدف التضامن من أجل مصلحة بلدنا وحرصاً على شعبها الطيب الذي يرياه الله يوماً.

.. ومع تشابه أعراض أنفلونزا الطيور مع العديد من الأمراض الأخرى حيث تصيب الإنسان والحيوان فترتفع درجة حرارة مع إحتقان في الحلق والسعال ويمكن أن تتطور الأعراض لتصل إلى إلتهايات ورمد في العين.. بعدما ترتفع إحصائيات الوفاة.

ويرجع من خطورة هذا المرض وانتزاعه بين الشعوب لأنه لم تحدث حتى الآن إكسكانية إنتقال العدوى من شخص مريض إلى إنسان آخر منذ أن وقعت أول إصابة بين البشر في هونغ كونغ عام 1997 ومع ذلك يثق بعض المتشائمين ناقوس الخطر.. فهناك مخاوف من أن

الفيروس قد يندمج مع فيروسات الأنفلونزا التي تصيب الإنسان ليشكل ما نوعاً جديداً يمكن أن ينتقل من شخص إلى آخر.. وبالرغم من خطورة هذا المرض فإنه لم يتوصل حتى الآن إلى دواء أو محصل يمكن أن يخلصه الناس

تجنب الخطر.. ولكن يبقى سؤال .. هل هذا الخطر نقابله بالتشاؤم واليأس والقلق والبلبلة وعدم تناول الطيور.. أم تتعامل معها بالعقل والوعي والأساليب العلمية التي خرجنا من هذه الأزمة بأمان..
.. الأطباء ومنظمة الصحة العالمية تتشاور مواطنوها أن

في كل العالم ويتبعيد في ديسمبر 2003 حينما كان الفيروس يسكن جنوب آسيا ثم بدأ يتحرك إلى أوروبا وأخيراً تحرك إلى منطقة العربية..
.. وتعتبر مصر من أوائل الدول في العالم التي وضعت خطة قومية لمواجهة هذا الخطر من خلال لجنة عليا لمكافحة المرض برئاسة وزير الصحة مستترضة بالتظلم التي وضعتها منظمة الصحة العالمية.

كيفية الوقاية من هذا الخطر

.. هذا الخطر الماطر يمكن تجنبه بسهولة إذا كان لدينا الوعي الكافي بطرق وأساليب العدوى من طريق الإحتكاك المباشر بالطيور المصابة.. كما يخرج الفيروس المسبب للمرض أيضاً مع فضلاتها التي تتحول إلى مسحوق ويتولى الهواء نقله.

والفيروس يعيش فترات طويلة في أنسجة فضلات الطيور خاصة في درجات حرارة منخفضة.. وبالتالي إذا لم يدم أي طائر حيث إصابته فوراً حتى لا ينتشر المرض بين بقية الطيور.. الأمر الذي يمنع بدوره إنتقاله إلى البشر.

.. الخطر قد وصل وإقتحم حدودنا.. وبالرغم من ذلك أن الأمر ليس بهذا الفزع والخطر المرعب.. فالتحول ليس مطلوباً.. وعلى الوجه الآخر التحسين أشد حسراً.. فالأمر لا بد أن توضع في جميعا الطبيعي بأن هناك بالفعل خطراً.. ولكن يمكننا جميعاً دعوى الله تجنبه إذا قامت الجهات المختصة، وفي الوقت نفسه قام الناس بما يحول دون تفشي المرض والإصابة به.

تأتي الرياح بما لا تشتهي السفن

.. بالرغم من إعلان منظمة الصحة العالمية والعمل القوي للرقابة على الإنتاج الداخلي خلال الفترة السابقة "أن مصر خالية تماماً من أنفلونزا الطيور" إلا أن الخطر قد وصل بالفعل.. وبالنسبة إلنا لسنا وحدنا الذي يوجد عندنا هذا الخطر.. فالخطر بدأ يتحرك



نظرة إلى مستقبل النقل البحري العالمي

(من كلمة السيد رئيس المنظمة البحرية الدولية أمام المؤتمر البحري العالمي الذي عقده في قبرص سنة 2005)
 نبذة: السلامة والأمن في السفن، والعمالة البحرية وتحسين السفن، وتمويل بناء وتشغيل السفن)
 إن صناعة النقل البحري بصفتها عامّة تتمتع بفترة من الازدهار المستمر خلال السنوات الماضية. والارتفاع الثابت للتجارة العالمية وبصفة خاصة ظهور الصين كقوة اقتصادية عالمية - قد عظمت الطلب على النقل البحري وأصبح السوق الدولي للنقل مزدهراً قوياً. إلا أنه ظهرت مؤخراً علامات تشير إلى أن هذا الازدهار العالي قد يهدأ، وأن الوقت قد حان للصناعة أن تنكسر في مستقبلها. فكلنا يعلم أن النقل البحري تقليدياً هو عمل فيه صعود وهبوط. ولكننا يحسن تخطيطنا المبكر للمستقبل قد نحاول جعل الهبوط غير كبير. وطبعاً أن أهمية التخطيط للمستقبل له أبعاد تصل إلى ما وراء حدود صناعة النقل البحري ذاتها.



عميد بحري مقامه
 عبد العزيز أبو قنديل

دور المنظمة البحرية الدولية في زيادة الجودة في النقل البحري

تقوم المنظمة بتنفيذ خطة إستراتيجية تشمل الخطوات الآتية:

- 1 - إظهار وزيادة الشفافية بتوفير المعلومات من سلامة السفن وأمنها بما في ذلك المعلومات الصحيحة عن الحوادث البحرية والفساد في الأرواح والممتلكات.
- 2 - التأكيد على أن كل السامعين في العمل في النقل البحري يلمهون ويؤهلون لتحمل مسؤولياتهم في شأن السلامة والأمن وبطاقة البينة، ويوسع مفهوم تسلسل المسؤوليات بينهم.

3 - الترتيب على العوامل التي تزداد في زيادة ثقافة السلامة والأمن والأوبى والإدراك وتطور ميكانيزمات على مستوى مواجهة، بما في ذلك التعاون والعمل المشترك بين أفراد الطاقم على ظهر السفن.

وبهذه الخطة ستتمكن المنظمة من بناء حصيلة من الثقة الجديدة في صالح الصناعة مما يخفف عنها تأثير الحوادث البحرية التي تقع في المستقبل على صورة النقل البحري.

ولكن لكي نعمل ذلك فإننا نحتاج إلى إنسان يشغف الصناعة ويصرحون على تعظيم جودها، إنسان لديهم البصيرة التي تمكنهم من التفكير في المستقبل لما هي صالح النقل البحري، إنسان لديهم الشعور بالآخر بما تحقته الصناعة ويعملون على حصولها على الثقة التي تستحقها من كل الخدمات الجديدة التي تقدمها لشعوب العالم.

ولفعل كل شيء، نحتاج إلى قادة يقودون الناس وقادرون على فهم النقل البحري وماذا يعني للتجارة واقتصاد العالمين، قادة لديهم الشجاعة ليقبلوا ويتكلموا لصالح الصناعة. إن عمل هؤلاء، إن يضعهم هباءً وإشراكهم في هذا العمل سيكون من قبل قديم.

بالنسبة لموضوعات البحث التي يبحثها المؤتمرات وهي العمالة البحرية وتحسين السفن، والسلامة والأمن في السفن، وتمويل بناء وتشغيل السفن، فإن موضوعات البحث الثلاثة كلها مهمة، ولكن أهمها في الوقت الحاضر هو:

البحر 4.6 مليار نسمة - فإن ذلك يعني أن نصيب الفرد الواحد من واحد تقريباً من البضائع المتولدة بحراً. ومع زيادة البضائع المتولدة بحراً فإن ذلك يعني زيادة الفائدة للمستهلكين حول العالم، ويسود النقل البحري سيكون تبادل التجارة الدولية مستحيل.

إلا أننا إذا أردنا الإستمرار في خدمة الصناعة بما تستحقها، فإن علينا ألا نهبط على العكس بل زيادة جهودنا لمنع الحوادث البحرية. فإن الصوالت البحرية، مهما كانت قليلة في عددها وصغرى في قسمتها، فإنها تشوه صورة النقل البحري بصفة عامة.

ولتفادي في هذا، علينا أن نهدف أولاً إلى ترتيب بيتنا في جميع النواحي بدءاً من الإدارة ثم التحرك نحو السفن وتشغيلها وترسانات بناء السفن وخدماتها. فالسفن، وكل هذه القطاعات تتكيف مع النقل البحري الخدمات التي يقدم بها رجال البحر. كما يجب إيجاد سلسلة واضحة للمسئولية وإسخال التشغيلية في كل أعضائها.

والى جوار تحسين الأمور الناجمة، فإن علينا إبقاء الأمور الفاعلة. علينا نحن أن نبسطة عزل وتهميش وإزالة الازعاج نوى المستويات التفتية مثل هؤلاء الذين يتولون الترخيص بمخالفات القواعد والأعراف وتحاولون التكاييل على حساب السلامة وتؤثر الأمان والمخافة الغير زكية. كما إن علينا إيجاد الحلول السليمة للمشاكل ومواجهة الطاقم بدلا من مجرد التعرف عليها فقط. ومثل على ذلك التفتيات والقواعد التي وضعت في أعقاب حادثتي التفتين EXXON و VALDEZ و ATHOS كما علينا إنتهاز الفرصة لإيجاد سوق النقل البحري العالمي بالإستثمار في تحسين الجودة في النقل البحري باستبدال السفن القديمة بأخرى حديثة، وإسخال النظم الإلكترونية ذات التفتية الحديثة وتحديث الأجهزة الحالية سواء الملاحية أو الاتصالات.

وبما أننا نخدم صناعة عالمية، فإن علينا تقديم مستويات عالية لتنظيمها بدلا من تفرعها لتفتياتها المتفرقة تصمد من دولة واحدة أو من دول منطقة معينة.

وموازاة لهذه الأفعال - علينا أن نتقدم موقف السياسيين الذين يواجههم إرشاء التافخ في بلادهم، وعلينا إقناعهم بأن عليهم المساعدة في هذه الحملة التوعيفية وذلك بتوضيح الطائفت لشعوبهم وناخبهم بشفافية الإهتمام بخصائص النقل البحري، وأن يجب على الشعوب النظر إليها على أنها خدمات لهم، ويجب علينا أن نبين لهم أن أهمية النقل البحري الذي يخدم أكثر من 60% من التجارة الدولية لا يمكن تجاهلها، ولكن يجب تشجيعها والنظر إلى الطبيعة الشاقة في عملها وجرمها على المحافظة على الأرواح والبئية ومساعدتها على الإستمرار في خدمة المجتمع وتحقيق أهدافها.

وقد يتبادل البعض عن إنهيار مستويات بعض السفن وإستمرار وقوع حوادث توثيت البئية وهذا علينا أن نشكر الجهود المركزة لجمعية العمالة في صناعة النقل البحري التي تعمل متضامنة مع الجهات التنظيمية والدولية وهي رأسها المنظمة البحرية الدولية. فإن موقف النقل البحري حسب الإحصاءات المعتمدة في تحسين سريع من حيث سلامة السفن والأرواح وأن أمانها أصبحت أكثر نظافة وأن متوسط أعمار السفن في تحسين ملحوظ، ومن تعجب اليوم في مجتمع عالمي يدفعه إقتصاد عالمي مزدهر، وأن هذا الإقتصاد لا يمكن له النجاح والازدهار بدون السفن وصناعة النقل البحري.

يجدر بنا أن نتوقف قليلاً لمعرفة بعض الإحصائيات التي تدل على المساهمة الحيوية للسفن والنقل البحري، فكلنا نذكرنا سابقاً، وطبقاً لبيانات الأمم المتحدة، فإن أكثر من 90% من التجارة العالمية يتم نقلها عبر البحار.

وخلال العقود الأربعة الماضية زادت كميات البضائع المتولدة بحراً من 6.6 الاف مليار طن/ ميل سنة 1965 إلى 25.1 الاف مليار طن/ ميل سنة 2003، وفي سنة 2005 نحن قد زدنا البضائع المحملة بحراً بعتقار 6.6 مليار طن.

وإذا قارنا ذلك مع تعداد السكان في العالم

فالحذاء الإقتصادي العالي يعتمد على التبادل التجاري، وهذا بدوره يعتمد على شبكة النقل العالمية الآمنة والسائلة. ويعتبر النقل البحري العالمي أهم جزء في هذه الشبكة، على الرغم من أن المجتمع البولي قريباً ما يترقب بهذه الحقيقة وينادى ما يعطى النقل البحري الثقة التي يستحقها، وبصفة خاصة هؤلاء الذين يحملون جاهدين لجمال الصناعة أكثر سلامة وصديقة للبئية. والصعود من صورة النقل البحري، فإن الصورة ليست واضحة أمام الرأي العام، وهناك خطأ ما. وقد يكون ذلك بسبب شعور المجتمع الدولي والسياسيين تجاه النقل البحري، وهذا الشعور غريباً ما يكون سالياً، وبالتالي فإنه غير عادل. فنحن نلخص أبعثنا عن كل ما هو جيد وعظيم في عمل النقل البحري، ونلغث أبعثنا فقط عندما يقع بنتج عنه لفغان أرواح أو توثيت لبئية، ونعشغل نتحدث من السفن كثيراً. أما عندما تحدث نجاحات كبيرة في عمل النقل البحري فإننا نسمت عن الكلام ونتمتع بعيننا.

إننا ننسى أو نتجاهل حقيقة أن معظم السفن عندما تنجح في الوصول إلى مقاصدها سالفة بدون توثيت لبئية، فإننا نعتبر ذلك أمر مسلم به. أما إذا وقعت حوادث فإننا نصف النقل البحري بأنه صناعة غير آمنة والبئية وبمسالة الأرواح وهذا خطأ، ويجب علينا أن نصححه، وعلينا أن ننشر ذلك في العالم.

وبندنا قصص جيدة نقولها، وعلينا أن نصل إلى الناس الذين ليس لديهم معلومات عن النقل البحري والذين لا يفهمون بعض الحقائق مثل: من نقل لنا الترتيب لتفتية منزلنا، ومن يصغر لنا الجيوب لعمل ريفيش العيش الذي نتخذه في ثم، ثم يصغر البضائع الملتصقة للأسواق المحلية لتلبية متطلباتنا البعيدة.

تابع نظرة إلى مستقبل النقل البحري العالمي

في الموانئ أو في مضايقهم وإعتبارهم كالجوهرين عن حوادث تقع عن غير قصد منهم، وعلى العكس، يجب معاملتهم بالإحترام الذي يليق بهم وتقدير خدماتهم المرمجة والتجارة العالمية والإقتصاد العالمي بصفة عامة.

الاستثمار في تمويل النقل البحري
إننا نرى اليوم أن الشراوات التصلية بالإستثمار التمويل بالعجم الكبير في النقل البحري يقوم به رجال أعمال في البنوك والمؤسسات الإستثمارية ليس لديهم علاقة بالبحر أو النقل البحري، هؤلاء يستثمرون فقط عندما يرون أن العوائد المالية مضمونة، وأن يستثمروا أموالهم في النقل البحري عندما يرون هبوط المستويات الفنية أو ضعف القوى العاملة فيه أو تهديدات أمنية مستمرة له.

إنه يجب علينا أن نعمل سوياً لتأكيد أن هذه الأحوال ليست من سمات النقل البحري المستثمرين أو المجتمع الدولي بصفة عامة.

فإن نجاح تنفيذه يعتمد على الأشخاص الذين تشملهم هذه الإجراءات.

وهذا يدعو إلى التساؤل عن كيفية تأمين مصادر القوى العاملة للصناعة في مستقبلها بعيداً مناسية ومخبرين جيداً ولديهم البواعث على العمل ومن ذوي المؤهلات الكافية لتسهيل سفن المستقبل. وإذا إعتدنا بإيجاد مناسية الحموية للسفن والنقل البحري لسعادتنا وخبرتنا، فيجب علينا الإقرار بالمسؤولية الكبرى لهؤلاء الذين يديرون ويسير السفن سباح مع حملة الأرواح والمحافظة على البيئة، ولابد أن يكون الشخص الذي يقبل التحدي للقيام بالبيئة البحرية شخص من نوع خاص جداً يستطيع أن يواجه ويكتسب الأسباب العديدة لفقدان الأرواح أو الكوارث البيئية.

وبينما يجب علينا عدم نسيان ما ندينه من تقدير وإحترام لطاقم السفن وجميع الأفراد الذين يشاركون في جعل صناعة النقل البحري ما هي عليه اليوم من نجاح وإنجاز، فيجب علينا الإهتمام بتأكيد عدم إحيائهم بمنهم مثلاً من النزول إلى البر

اليوم صارت الصناعة تتعرض للتهديد من قبل الإرهاب الدولي الذي ليس للصناعة يد فيه، وهذه الحوادث الإرهابية جعلتنا نعرف أن شبكة النقل أصبحت مستهدفة سواء كانت السفن أهدافاً أو وسائل للإرهاب. فقد أدت الحوادث الإرهابية العالمية إلى إغلاق موانئ كبرى وقطع خطوط ملاحية إستراتيجية مثل ما حدث في منطقة خليج المكالم.

وقد إتخذت عدة إجراءات لمواجهة التحديات الإرهابية مثل وضع وإقرار الكود الدولي لآمن السفن والموانئ ISPS CODE الذي وضع بعد أحداث 11 سبتمبر وكذا معاهدات منع الجرائم الخارجة عن القانون وهي SUPPRESSION OF UNLAWFUL ACTS TREATIES. وذلك لضمان أن هؤلاء الذين يقومون بالأعمال الإجرامية ضد السفن والمنصات التي تصل قبالة السواحل يتم مواجهتهم وعقابهم.

القوى العاملة في البحر
إن كل عمل الإجراءات ذات الطابع التنظيمي

العلامة والأمن في السفن

إذا كان النقل البحري غير سالم وبيئة العمل به غير آمنة، فإن يكون من الممكن جذب مصادر العمالة إليه أو تمويل عمليات بناء السفن وتشغيلها والإستثمار فيه لمواجهة متطلبات الصناعة والتجارة العالمية في المستقبل. للأسواق العالمية اليوم تتطلب توصيل توصيل البضائع ليس فقط في الأماكن والموانئ المطلوبة توصيلها إليها ولكن أيضاً توصيلها في حدود الوقت المعلن، ويتبع هذا أن أصبحت السلامة والكفاءة في العمل وجهان لعملة واحدة، وأصبحت العمليات البحرية لها تأثير سالب على سلسلة الإمدادات وهي قلب الإقتصاد العالمي الجديد. إن صحة ورفاه النقل البحري وبالتالي التجارة العالمية يعتمدان على أن يكون النقل البحري العالمي سالماً ويعمل في بيئة صالحة. ويعد الشكر إلى الجهود المضنية للسلطة البحرية الدولية ولصناعة النقل البحري، فإن خطوات كبيرة قد إتخذت لتحقيق هذه الأهداف، ولكننا نعرف بأنه

ميناة جديد ومنطقة صناعية
صرحت وكالة أنباء الإمارات بأن هناك خطط لشروع إنشاء ميناء جديد ومنطقة صناعية في منطقة الطويلة الواقعة على الطريق الذي يربط بين أبو ظبي ودبي، وتصل تكلفة هذا المشروع إلى ثمانية مليارات درهم. وقد أشار الشيخ محمد بن زايد آل نهيان إلى العهد إلى أن هذا المشروع يأتي في إطار الاستراتيجية الداعية للإمارات بهدف تطوير القطاعات الاقتصادية والصناعية والسياحية، وأكد الشيخ سعيد بن زايد آل نهيان رئيس دائرة الموانئ لبحرية باب الميناة الجديد سيتم تصميمه وفقاً للمعايير العالمية لإستقبال البواخر العملاقة حيث يضم محطة لتأويل الحاويات وأربعة موانئ البضائع والسلع والتوصيلات الدولية.



مجد جورج

مركز إقليمي للطوارئ البحرية

تم مبدئية الفعالية البدء في إنشاء المركز الإقليمي للمساعدات المتبادلة والطوارئ البحرية وذلك في إطار بروتوكول التعاون الإقليمي لدول المنطقة على البحر الأحمر بفرض مكافحة التلوث، والتأثيرات والمواد الضارة، وتقليل مخاطر الملاحية. وقد صرح المهندس ماجد جورج وزير الدولة لشؤون البيئة بأن هذا المركز يهدف إلى مجابهة التلوث، وتفعيل خطط الطوارئ الإقليمية، وأعداد وتنفذ برامج التدريب بجانب التنسيق والإتصال مع دول الإقليم والمنظمات الدولية، وستشهد برامج وأنشطة الهيئة الإقليمية العام الجاري العديد من المشروعات والبرامج التي من أهمها برنامج الرصد اليومي للبحر الأحمر وخليج عدن الذي، تكلف 5.5 مليون دولار، وإعداد مشروع إقليمي لحماية البيئة البحرية من التلوث البرية بتكلفة تزيد على 700 ألف دولار.

تفاقم مشكلة الاتجار في البشر

جاء بالتقرير الذي أعدته منظمة العمل الدولية أن مشكلة الاتجار بالبشر تتفاقم على مستوى العالم بشكل خطير حيث بلغت الأرباح غير المشروعة الناتجة عن الاتجار بالبشر المقدرة أكثر من 32 مليار دولار سنوياً منها 28 مليار دولار نتيجة الاتجار بالبشر، وقد أشار التقرير إلى وجود 12.3 مليون ضحية للعمل القسري في العالم تم تهريب 2.45 مليون منهم للإتجار بهم منهم من النساء والأطفال.

قمر صناعي تركي للتجسس

شنت تركيا لحرب مناصرة لإطلاق قمر صناعي خلال العام الجاري لأغراض التجسس. جميع المعلومات بعدما رأت الأتراك بمنطقة الشرق الأوسط، ذات ذلك قدمت دولة من بينها روسيا بمقترباتها إنطلاق هذا القمر.

محطات وأخبار

دعم وتطوير صناعة صيد الأسماك

يتم تنفيذ مشروع دعم وتطوير صناعة صيد الأسماك والثروة السمكية بمحافظة السويس على 3 سنوات، وذلك بعدما خصص الصندوق الإجماعي للتنمية خمسة ملايين جنيهًا لهذا الغرض ويستهدف هذا المشروع إقامة 110 مشروعات توفر 300 فرصة عمل دائمة و 500 فرصة عمل موسمية.

إنهاء مشاكل المصدريين

أكد الدكتور أحمد درويش وزير الدولة للتنمية الإدارية على أن مشاكل المصدريين انتهت تماماً بالتعاون مع وزارة المالية ومصحة الجمارة وذلك من خلال توقيع بوابة الحكومة الإلكترونية ومصحة الجمارة على الإنترنت، إلى أن تطوير نظام السماح للمؤقت عبر بوابتي في إطار خطة شاملة لتطوير الموانئ بها التي تشمل نماذج شهادة الوارد 19 شهادة الصادر 13 م، وشهادات السماح بفتحها الصادر، ما سيؤدي إلى إنهاء الإجراءات الجمركية في 24 ساعة فقط.

د. أحمد درويش

المواني المصرية إلى أين.. ٢٠٢٠



بقلم دكتور / أحمد عيسوي صالح عضو المجلس القومي للإنتاج والشئون الاقتصادية

المعز النهائي الذي تحقق السابق ذكره يتحول إلى فائض نهائي قدره 537.4 مليون جنيه في عام 2004/2003 مقابل فائض نهائي قدره 441.4 مليون جنيه وذلك فإن نسبة الربح تصير 63.3% مقابل 71.5% في العام السابق.

• إن نسبة التشغيل (الاستخدامات الجارية / الإيرادات الجارية) بلغت 105.9% مقابل 100.04% في العام السابق وفي نسبة مرتفعة في العامين وهذه النسبة توضح كفاءة التشغيل في المواني أو بمعنى آخر فإنها توضح تكلفة الحصول على الإيراد ومن المفترض أن تكون النسبة أقل من (70% - 75%) ويرجع ارتفاع نسبة التشغيل إلى تحمل المواني بأعباء إنشاء الإحلال والفوائد (الإيرادات الجارية - نسبة العمل (الاستخدامات الجارية - الإحلال والفوائد) الإيرادات الجارية.

ولكي تعرف كفاءة العمل الروتيني اليومي بهيئات المواني فإن نسبة العمل هي التي تحدد تلك الكفاءة وتحصل عليها برسميات الإحلال والفوائد من الاستخدامات الجارية نسبة العمل (الاستخدامات الجارية - الإحلال والفوائد) الإيرادات الجارية ونسبة العمل تبلغ حينئذ 24.7% في عام 2004/2003 مقابل 23.9% في العام السابق ومن المفترض أن تكون هذه النسبة أقل من (50% - 60%) ما يوضح كفاءة العمل الروتيني اليومي بهيئات المواني.

• مستحقات هيئات المواني لدى العملاء تبلغ 659.7 مليون جنيه في عام 2003/2004 مقابل 606.3 مليون جنيه في العام السابق وتبلغ فترة التحصيل 283 يوماً مقابل 359 يوماً في العام السابق وهذه المستحقات لدى هيئات حكومية وشركات خاصة ومعاملة.

لواني هي نقاط الإتصال الأساسية في التجارة الدولية والأداء الاقتصادي للمواني ذو تأثير على الأداء الاقتصادي للدولة وتهدف مصر إلى التأكد من أن شبكة المواني الوطنية تساهم في دعم الاقتصاد القومي والمكانة الدولية لمصر. ولذا لكانت الدولة بالمواني وتطويرها لتكون قادرة على المنافسة ولقد بلغ ما تم تنفيذه من استثمارات في الفترة من 1993/82 حتى 2004/2003 5.6 مليار جنيه هي تعادل حالياً بأسعار عام 2002/2003 9.7 مليار جنيه حيث تم إنشاء مواني جديدة في الدخيلة ودمياط ونويبع وشمال السخنة بشرق بورسعيد وإنشاء أرصفة جديدة في مواني الإسكندرية وسفاجا وشرم الشيخ ومحطات الحاويات بكل من مواني الإسكندرية والدخيلة ودمياط وبورسعيد ولقد أنفقت طاقعة المواني 2.5 مليون طن في عام 1981 تصل الآن إلى أكثر من 60 مليون طن.

• وقد حققت هيئة المواني عملاً جاريًا بلغ 50134.4 ألف جنيه في عام 2004/2003 مقابل 47000 ألف جنيه في عام 2003/2004. بلغ 221.7 ألف جنيه في العام السابق حيث حققت هيئة الإسكندرية ودمياط فائضاً بلغ 133 ألف جنيه مقابل 50.8 مليون جنيه في العام السابق بينما حققت هيئة بورسعيد والبحر الأحمر عملاً جاريًا بلغ 183.1 مليون جنيه مقابل 51 مليون جنيه في العام السابق.

• وبإضافة فائض أو عجز التحويلات إلى المعز الجاري فإن المعز النهائي يرتفع إلى 152.4 مليون جنيه في عام 2004/2003 مقابل عجز نهائي قدره 28.5 مليون جنيه في العام السابق بنسبة زيادة قدرها 434.7%.

• حيث حققت هيئتان ميناء الإسكندرية ومحيطاً فائضاً نهائياً قدره 85.9 مليون جنيه عام 2004/2003 مقابل فائض نهائي قدره 57.5 مليون جنيه في العام السابق بنسبة زيادة قدرها 49% بينما حققت هيئة ميناء بورسعيد ومواني البحر الأحمر مجزاً نهائياً قدره 238.2 مليون جنيه مقابل 86.1 مليون جنيه في العام السابق بنسبة زيادة قدرها 176.8% ويرجع ذلك إلى تحمل هيئتي بورسعيد والبحر الأحمر أعباء إنشاء ميناء شرق بورسعيد وشمال السخنة.

• وحتى تظهر النتائج الحقيقية للتشغيل بالمواني فإن الأمر يتطلب فصل الأعباء الاستثمارية لإنشاء المواني عن التشغيل وتضمن هذه الأعباء ضمن ميزانية ديوان عمل وزارة النقل - قطاع النقل البحري حيث أنه ليس من مسؤولية هيئات المواني إنشاء مواني جديدة.

• ونظراً لأن الإحلال والفوائد تبلغ قيمتها 689.7 مليون جنيه في عام 2003/2004 مقابل 469.9 مليون جنيه في العام السابق وبإستبعادها من الاستخدامات فإن

الزيادة أقصاها في هيئة ميناء بورسعيد حيث بلغت 164% وفي هيئة مواني البحر الأحمر 42% وترجع هذه الزيادة إلى تحملها أعباء إنشاء ميناء شرق بورسعيد وميناء شمال السخنة حيث حصلت الأولى بفوائد بلغت في عام 2004/2003 218.3 مليون جنيه بزيادة قدرها 157.9 مليون جنيه من العام السابق وترجع الزيادة إلى الثانية إلى ارتفاع الإحلال من 64.1 مليون جنيه إلى 85.5 مليون جنيه وكذا الفوائد من 75.4 مليون جنيه إلى 115.4 مليون جنيه بنسبة زيادة قدرها 53%.

• ولقد حققت هيئة ميناء الإسكندرية هجوم تداول بلغت نسبته 55.3% من إجمالي التداول وبلغت نسبته إيراداتها الجارية 45.4% من إجمالي الإيرادات البالغة 164.9% وبلغت نسبة استخداماتها 31% من إجمالي الاستخدامات الجارية مقابل 56.7% 51.1% 44% في العام السابق على الترتيب، وفي حين حققت هيئة ميناء دمياط 23.7% من حجم التداول الكلي وبلغت إيراداتها 18.8% من إجمالي الإيرادات واستخدمت 14.9% من إجمالي الاستخدامات لعام 2004/2003 مقابل 18.4% 15.1% 14% في العام السابق على الترتيب بينما حققت هيئة مواني البحر الأحمر 15.7% من حجم التداول وحصلت على 25.5% من إيراداتها وبلغت نسبته 10.3% واستخدمت 28.8% من إجمالي الاستخدامات الجارية وفي نسبة مرتفعة مقارنة بما حققته من تداول وإيرادات وذلك مقابل 15.6% 9.1% 5% في العام السابق على الترتيب.

وتعبر فيما يلي الأداء الاقتصادي للمواني (الإسكندرية - دمياط - بورسعيد - البحر الأحمر).

• ارتفعت البضائع المتداولة بالمواني من 59.018 مليون طن في عام 2002/2003 إلى 64.583 مليون طن في عام 2004/2003 بنسبة زيادة قدرها 9.4% حيث إنخفضت الواردات من 37.905 مليون طن عام 2003/2002 إلى 37.796 مليون طن في عام 2003/2002 بنسبة نقص قدرها 0.3% في حين ارتفعت الصادرات من 21.113 مليون طن في عام 2003/2002 إلى 21.122 مليون طن في عام 2004/2003 بنسبة زيادة قدرها 37.9%.

• ولتحسن ذات على إيرادات النشاط الجاري وإنكسر حيث ارتفعت من 617.2 مليون جنيه إلى 849.4 مليون جنيه بنسبة زيادة قدرها 36.7%.

• ولقد استثمرت هيئة ميناء الإسكندرية بنسبة 55.3% من حجم التداول في عام 2004/2003 مقابل 56.7% في العام السابق وأن إيراداتها الجارية بلغت نسبتها 45.4% في عام 2004/2003 مقابل 51.1% في العام السابق وتأتي هيئة ميناء دمياط في المرتبة الثانية من حيث حجم التداول بنسبة 13.7% مقابل 18.4% في العام السابق وتأتي إيراداتها الجارية في المرتبة الثالثة بنسبة 18.8% مقابل 15.1% في العام السابق، وتأتي مواني البحر الأحمر في المرتبة الثالثة من حيث حجم التداول بنسبة 15.7% مقابل 19.5% في العام السابق بينما تأتي في المرتبة الثانية حيث الإيرادات الجارية بنسبة 25.5% مقابل 24.7% في العام السابق.

• وبالنسبة إلى الاستخدامات الجارية فقد بلغت 899.6 مليون جنيه بنسبة زيادة قدرها 45.7% من فعلى العام السابق وقدره 617.5 مليون جنيه وبلغت نسبة

و
وسام حق

فائضاً بهائياً بلغ 213.3 مليون جنيه بعد سداد
مضاربات داخلية قدرها 103.7 مليون جنيه في عام
2004/2003 وذلك فإن من اللازم أن يتم نقل تسعة

الصحيح بدلاً من إهدار هذه الفوائض في تدعيم الشركات الخاسرة أو لإعادة هيكلة شركات لا طائل من ورائها أو لتمويل العاشاك. وإذا تعذر نقل

تنتهية العلاقة بينهما لتكون على أساس تجارى حيث

هياكل الموانئ من الساحات والأرصعة وغيرها لتكون
الدوائف التي تحققها شركات الحاويات واقعية

الموائى وبذلك فإنه يلزم إعادة النظر فى العلاقة بين مستخدمى الموائى سواء قطاع عام أو خاص ومؤسسات

الموانئ بحيث تكون العلاقة متوازنة ولا يكون هناك تمييز بين المستخدمين وتطبيق الأسس التي طبقت في الموانئ الجديدة.

٤- لقد تغير مفهوم الميناء من أنه نقطة إلتقاء مختلف الوسائل وليس له علاقة بمنطوية النقل حيث أصبح مركزاً إقتصادياً متكاملًا يشمل كثير من الأعمال

ذات القيمة المضافة مثل التعبئة والتغليف والتخزين والنقل وغير ذلك من الخدمات وإذا فإنه يلزم إعادة بناء مجتمع البناء على أساس تجارى وأن يرتبط تخطيطه

بالأنشطة التسويقية ويتحول إلى مفهوم صناعة أو إقتصاديات الموانئ أو المقلية التجارية وأن يتوسع خارج نطاقه وأن يرتبط بسلسلة النقل وأن يتحول

إلى مركز لوجستي أى يتم نقل البضائع من نقطة المنشأ إلى المكان المناسب بالشكل المناسب وفي الوقت المناسب وبالتكلفة الأقل، (Four Rights) .

الاستثمارية لإنشاء الموانئ مثل الإهلاك والفوائد حيث أن مسؤولية الموانئ هي تشغيل الميناء وإن كان يلزم أن تتحمل رسوم مقابل استخدام البنية الأساسية

2- ضرورة تصفية مستحقات هذه المبالغ لدى قطاع النقل البحري.

العملاء وذلك بإدراج قيمتها في موازنات الجهات الحكومية وعدم التصرف فيها وتحويلها إلى هيئات

المؤننى وجدت عدم ترجحها لدى قطاع المحاسبين وفى حالة تأخر السداد يلزم فرض فوائد عليها فليس من المعقول أن يكون رأس المال العامل لهيئات المؤننى

بالأساليب وقدره 320.8 مليون جنيه مماثل 409.2
لمليون جنيه في العام السابق ويكون لها مستحقات
لدى العملاء تفوق هذا القدر

3- إن الموانئ تحتاج إلى إستثمارات كبيرة لتطويرها ورفع كفاءتها وحتى تكون هيئات الموانئ مستقلة على تمويلها عن ميزانية الدولة فإنه ينبغي أن تتبعها

شركات الحاويات التابعة حالياً لوزارة الاستثمار
فمنذ الثمانينيات تم تطوير الموانئ بإنشاء شركات
الحاويات بها حيث تم إنشاء شركة الإسكندرية

لتداول الحاويات بميناء الإسكندرية بمساهمة قدرها 40% منها ومساهمة شركات النقل البحري بنسبة 55.35% والباقي 4.65% للقطاع الخاص وأنشئت

أيضاً شركات بوسعيد لتداول الحاويات بمساهمة قدرها 38.53% من هيئة ميناء بوسعيد وشركات للنقل البحري بنسبة 61.1% والقطاع الخاص بنسبة

بمساهمة 25% من هيئة ميناء دمياط وشركات النقل
البحري، بنسبة 65.02%، 9.48% للقطاع

الخاص وكانت العلاقة بين هيئات الموانئ وشركات الماويات على أساس أن الجميع يتبع وزارة النقل

بالتأني ما تقوم الصحافة بعرض الشركات وأسبابها والمساوئ
عنها وكيفية حلها وآراء المختصين، لذا وبدتُ أبذل بابل للسادة
المسؤولين الذين لهم دور متميز في دفع العمل المالي المصري وأن
تقدم الشكر لكل من يدفع الأنشطة للإيجاز بسرعة وإلتزام الحق
والصواب وأن يكون إسم هذا الباب (تحية شكر ووسام حق) وأن
يكون موجهة هذه المرة لسيدة الالباب جلال فهمي عبد الوهاب
(مدرس - رئيس هيئة السكندر سابقاً).

تستطاع من رجل معينه من أنفاس معادن الرجال أحد رجال الجبل
الغنيمة الذي رد إلى مصر العزة والكرامة فبقائه الوطني دائما
يفكر في بلده وموقعه السابق حتى وإن لم يكن المستحيل وقتها فمذا

كان رئيساً للقاعدة البحرية بالإسكندرية ومن مواقفه كان يتحفظ على عدد كبير من السفن يزاد على المائة سفينة تنتظر تفريغ حمولتها وما انذاك من أثر سلبي كبير يتمثل في زيادة التكاليف عن كل طن / شحنة بصورة كبيرة جدا يتحملها الوطن والمواطن في فترات

التأخير، حيث أن هذه الفترة وأكبت الإنفتاح الاقتصادي بمصر وإعادة بناء كبيرة للإقتصاد الوطني بإفتتاحه على العالم لـ، فور توليه مسئولية رئاسة هيئة ميناء الإسكندرية في مايو 1978 كانت أمامه الصورة واضحة من حسه الوطني، فكان من فكر سياسته لابد

1 - زيادة عدد أرصفة ومرابط السفن وتجهيزها بسرعة مما أدى إلى استيعاب أكبر عدد من السفن

2 - لا بد أن السبيل التي لا يفتقر فيها على الخطأ يمكن إستبدالها بأخرى تمكن من العمل على الخطأ كالغضب وسحب التسلية وكانت هذه الفكرة مبررة أيضاً جداً حيث يمكن

تفريغ 4000 طن يوميا وتمد عشرة أضعاف
مما كان يفرغ على الأصبغة
3 - استصدار القرار رقم 106 والذي يسمح
بالتفريغ على مخطاف للقطار الخاص وذات

شركات الشحن والتفريغ بمناسبة صدور هذا القرار حتى أصبح عددها 22 شركة وما تملكه من قنرات بشرية ومعدات بلغت طاقته التشغيلية 10 مليون طن سنوياً.

إستخدام بيوت خيرة من اليابان وإنجلترا وفرنسا وأمريكا ليضع خطة تطوير ميناء الإسكندرية وجأت الرءاسة بمقتضى بسيط داخل ميناء الإسكندرية وبعدها كانت الضحية وبذت الطريقة الفرنسية أنصهرهم تكلفة والتي كانت تهنأ بمصر وعرضت دراسة لمعاون من بينهم الكابن ادولى الذى إقشرت التمويل ويدون على ميناء دمايا لكأن مصر جاد وقتها 3 وبعدها 4 وبعدها 5 من ميناء الإسكندرية ويوسيعهم من جهة الشمال إذ تم اللجوء إلى الشركات المصرية لتتولى ذاك بتكاليف تزود على 3 أفساط الأول منها سدده مصنع حديد الدخيلة والثانى والثالث هيئة ميناء الإسكندرية.

مر من الزمان ما زاد على الربع قرن على بداية تطوير ميناء الإسكندرية وبداية فكرة إنشاء ميناء الدخيلة وهو ينظر الآن بسعادة بالغة على ما وصل إليه المينايين من معدلات التضميل والخدمة الجيدة وحسن المرافق وبقوة خدماته وملائته

بالوكالة عنها بسعادة ورضا على ما قدمه لبلده،
فتحية لهذه الشخصية المصرية ذات الرؤية الثاقبة والحس الوطني
العالي والذي به نشكر الله تعالى عليه في وجوده في العديد من

110

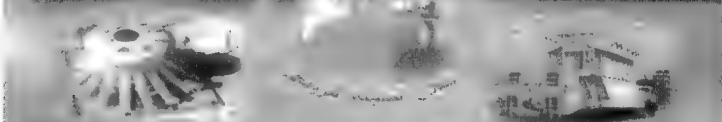
لقطاع جمارك المنطقة الشمالية والغربية عن شهر يناير 2006

البيان	عدد الوثائق المرتبطة	مؤشرات زمن الإخراج				
		متوسط العمل الليبري	مؤشرات عمل جداية العمل	مؤشرات وقت عملية التأليف	الإجمالي	معدل التأليف
المركز الجغرافي التنظيم	647	1,24 ساعة	22,5 ساعة	48,95 ساعة	70,7 ساعة	645
الإدارة المركزية لخدمة	9799	1,16 ساعة	1,26 ساعة	1,37 ساعة	5,82	7373

أحدث انواع التغليف المعاصر



رائدة بناء وإصلاح السفن



شركة ترسانة الاسكندرية

بنايه جيمس ٣١

القبارى. الاسكندرية ٢١٢٢٣

الهاتف : ٤٤٠٣٠٩٠ / ٤٤٠٣٠٩١

فاكس : ٤٤٠٣٦٧٢ / ٤٤١٦٠٥

الأحواض الجافة

حمولة :- ٨٥٠٠ طن (٢٥٧x٣٨x٩.٠ متر)

حمولة :- ١٠٠٠ طن (١٥٥x١٨x٦.٤ متر)

تراكات البناء

حتى :- ٢٠٠٠ طن بضائع عامة

(٣٥٠٠٠ صب - نقلات - حاويات)

ت : ٤٤٠٣٠٩٠ / ٤٤٠٣٠٩١

فاكس : ٤٤٠٣٦٧٢ / ٤٤١٦٠٥

E. mail & home page

alexward@soficom.com.eg

www.soficom.com.eg/alexward

قطاع الترسات الهندسية والتسويق

ت : ٤٤٠٩٧٧٩

آخر اخبار هيئة قناة السويس



قرار جمهوري بمد خدمة السيد الفريق/ رئيس الهيئة

أصدر الرئيس محمد حسني مبارك رئيس الجمهورية قراراً بمد خدمة السيد الفريق/ أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس لمدة سنة اعتباراً من 2006/1/1 وقد بث السيد الفريق / أحمد على فاضل رئيس الهيئة ببرقية شكر وعرفان وتقدير للسيد/ رئيس الجمهورية على ثقته العالية في رئاسة هيئة قناة السويس وتتمية مواردها خلال عام 2005 بالكبر لإيراد حقيقته قناة السويس منذ الإنفتاح الأول عام 1869م.

أعضاء جدد بمجلس إدارة هيئة قناة السويس

أصدر السيد الدكتور/ أحمد نظيف رئيس مجلس الوزراء القرار رقم 2047 لسنة 2005 بتعيين أعضاء جدد بمجلس إدارة هيئة قناة السويس، وهم السادة:

- المهندس/ فتحى محمد العسيرى
- المهندس/ السيد زكريا الساعاتى
- المهندس/ أحمد يوسف الطوخى
- المهندس/ ماجد فوزى أبو زيد
- المهندس/ محمد محمود محمد الزيات

كما صدرت قرارات السيد الفريق/ أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس أرقام 385، 386، 387، 388، 389 بتعيينهم أعضاء بمجلس إدارة الهيئة، وذلك اعتباراً من 2005/12/20

من إنجازات شركة القناة لأعمال الموانئ خلال عام 2005

قامت الشركة خلال هذا العام بتسليم حوالى 25 عملية بقيمة إجمالية 212 مليون جنيه، وجارى تسليم عدد/ 6 عمليات خلال أيام بقيمة إجمالية حوالى 67 مليون جنيه لتصبح القيمة الإجمالية (الأعمال التى تم تسليمها - الأعمال الجارى تسليمها) بقيمة إجمالية قدرها 279 مليون جنيه.



قناة السويس تحقق أعلى إيراد سنوي خلال عام 2005

أعلن الفريق/ أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس بأن القناة حققت خلال عام 2005 أعلى إيراد سنوي لها منذ الإنفتاح الأول بلغ 3.457 مليار دولار بزيادة 12.3% عن عام 2004، وذلك نتيجة عبور 18242 سفينة - حمولاتها الصافية 672.24 مليون طن.

كما أرسل الفريق/ فاضل برقية تهنئة للسيد/ رئيس الجمهورية، والسيد/ رئيس الوزراء بمناسبة عيد الأضحى المبارك ولساندهما وبمهمهما المستمر لقناة السويس

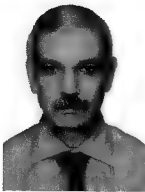
استقبل السيد الفريق/ أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس بمكتبه بمبنى الأرشاد بالإسماعيلية السيد/ سفير بنما الجديد بالقاهرة، وفي اللقاء تم بحث سبل التعاون بين قناة السويس وقناة بنما، ومن المعروف أن قناة السويس ساهمت في نقل خبرتها لإدارة القناة ومساعدتها في إعداد لائحة الملاحة بقناة بنما.



ناقلة جزر المارشال (SAMCO ASIA) أثناء عبورها قناة السويس قادمة من الجنوب ومتجهة شمالاً إلى فرنسا، وتبلغ حمولتها الساكنة 305500 طن.



سفينة الحاويات الضخمة (MSC CHICAGO) تعبر قناة السويس قادمة من الجنوب ومتجهة شمالاً إلى بلجيكا، وتبلغ حمولتها الكلية 113557 طن.



شعبة خدمات النقل الدولي

شعبة خدمات النقل الدولي



الغرفة التجارية المصرية بالإسكندرية

القرار الوزاري رقم 10 لسنة 1990

السادة الأفاضل / أعضاء شعبة خدمات النقل الدولي

تحية طيبة وبعد،،،

نظمت الغرفة التجارية بالإسكندرية بالإشتراك مع الأمور الاقتصادية ويضمون السيد الأستاذ/ حسني جاد رئيس مصلحة الضرائب العامة ونخبة من قيادات الوزارة وأساقفة الجامعات والمحاسبين المؤتمر الضريبي وذلك يوم 2006/2/15 حضره أكثر من 1500 مدعو من الشركات والتجار ورجال الأعمال (تحت رعاية محالي الأستاذ الدكتور/ وزير المالية) وقد أكد السيد/ رئيس مصلحة الضرائب العامة على النقاط التالية:

• بصدر القانون رقم 91 لسنة 2005 سوف تنتهي مشاكل المولين بمصلحة الضرائب.

• سريان مفعول جميع الاتفاقيات التي وقعتها المصلحة مع الغرفة التجارية (32 اتفاقية).

• الربط الذاتي وهو قيام المول بحساب إيراداته ومصروفاته وأرباحه على أن تسند الضريبة من واقع إقراره بدون مناقشة ولا تستطيع المصلحة التمييز في الإقرار إلا إذا كانت هناك مستندات مؤيدة لوجهة نظرها.

• سوف تقم المصلحة بإخفائها نسبة 20% من الإقرارات لمصلحة طبقاً للمعايير التي وضعتها وزارة المالية.

• تم تقسيم الإقرارات إلى خمسة كاتبات:

- 1 - الإقرار المجمع.
- 2 - الأنشطة الصناعية والتجارية.
- 3 - الأشخاص الاعتبارية.
- 4 - اليرثيات والثروة العقارية.
- 5 - اليرثيات والنشاط المهني.

رئيس لجنة الجمارك والضرائب

عبد المحسن طرس

السادة الأفاضل / أعضاء شعبة خدمات النقل الدولي

تحية طيبة وبعد،،،

عقدت اللجنة الإستشارية لتسيير التجارة المكونة من (المعونة الأمريكية - الاتحاد الأوروبي - مجتمع الأعمال) إجتماعها الشهري يوم 2006/2/12 بالغرفة التجارية ببورسعيد بحضور السيد الأستاذ/ محمد المصري - رئيس الغرفة ونائب رئيس الاتحاد العام للغرف التجارية والسيد الأستاذ/ جلال أبو الفتوح رئيس مصلحة الجمارك وممثل من الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات وعرض مشاكل المتعاملين معهم.

وقد استعرض السيد الأستاذ/ رئيس مصلحة الجمارك الموضوعات التالية:

• خطة عمل الجمارك لإعادة تنظيم الهيكل التنظيمي للمصلحة لتحديد إحتياجاتها من العاملين عام 2006 وخطة تدريب العاملين وإستكمال إدخال التكنولوجيا الحديثة ليكون بالجمارك مستودع بيانات لجميع الجهات وتصحيح الجمارك مصدر البيانات الوحيد.

• التركيز على المساور التالية:

1 - العامل البشري :

تغيير فكر العاملين بالجمارك بالتدريب المستمر

2 - البيئة التشريعية:

تعديل التعريفات الجمركية بصفة مستمرة وتخفيض الفئات الجمركية لمعالجة التضررات الموجهة بالتعرفة.

• صدور اللائحة التنفيذية لقانون الجمارك وتعديل قانون الإعطاءات الجمركية وقانون الجمارك.

3 - التكنولوجيا الحديثة :

التعاقد مع شركات متخصصة في تكنولوجيا المعلومات لتوفير وقت الإفراج عن البضائع وإعطاء النتائج المطلوبة.

4 - التنسيق :

مع جميع الجهات العاملة بالميناء للقضاء على التعارض في العمل

5 - التعامل :

بين رجل الجمارك وصاحب الشأن بشفافية ووضوح نظراً لأن صاحب الشأن هو دافع الضريبة وهو المستورد وهو المصدر ويجب أن يعامل على هذا الأساس ويهدف قيادات الجمارك هو ترسيخ هذا الفكر لدى جميع العاملين بالمصلحة لأن الهدف هو تطوير الاقتصاد القومي للدولة.

رئيس لجنة الجمارك والضرائب

عبد المحسن طرس



ويخشى المعارضون لهذا العقد أن إن يزداد خطر تعرض الولايات المتحدة الى هجمات إرهابية، وبخاصة، حسب تعبيرهم، أن اثنين من منطقتي هجمات 11 سبتمبر/ أيلول 2001 يحصلن الجنسية الاماراتية.

ورفضت الحكومة الامريكية مخاوف المعارضين قائلة ان العقد تم التوقيع فيه وان شرطة خفر السواحل الامريكية ستبقى المسؤولة عن أمن المرافئ.

ولكن التفسير الذي اعطته حكومة بوش لم يرض سياسيين كبار في الحزب الجمهوري الأمريكي الذي ينتهي اليه بوش.

وطالب المنتقدون ان يتم التوقيع بشكل افضل في الشركة الامريكية وإيجاد ضوابط لضمان عدم اختراقها من قبل تنظيم القاعدة الذي يزعمه اصنامة بن لادن.

في المقابل، يحضر الحزب الديمقراطي الأمريكي مشروع قانون امريكي يمنع بيع ادارة المرافئ الامريكية الى حكومات اجنبية.

تسليم مرفأى امريكية لشركة اماراتية يثير جدلا سياسيا

يزداد اللق في الولايات المتحدة حول عقد بملارات الدولارات اعلى السيطرة على عدة مرفأى امريكية لشركة اماراتية

واتقد العديد من السياسيين امريكيين الذين ينتمون الى الحزبين الديمقراطي والجمهوري قرار ادارة الرئيس امريكي جورج بوش في هذا الشأن لانها تجعل الولايات المتحدة عرضة الى الهجمات الارهابية.

وسيعطي العقد الموقع السيطرة على ستة من اكبر المرفأى الامريكية من بينها مرفأ نيويورك ومرفأ نيويورك جيسى الى شركة دبي العالمية للمرافئ التي تملكها بالكامل دولة الامارات العربية المتحدة، ويتلخص قيمة العقد المرفع 6.8 مليار دولار امريكي واقتطع عليه الحكومة الامريكية، ما اثار جدلا واسعا في الوسط السياسي.

ميناء السخنة



يقع ميناء السخنة على بعد 40 ميل من محافظة القاهرة، والذي يعتبر ميناء القاهرة حيث أنه يعد البوابة، ليس فقط لعدد حوالي 16 مليون مستهلك من العاصمة المصرية، ولكن أيضاً من خلال النقل المتعدد الوسائط ونظام النقل بالسكك الحديدية لسكان مصر البالغ حوالي 72 مليون نسمة شاملاً كل المدن الصناعية الكبرى والموانئ المصرية الأخرى في البحر المتوسط. وبالتالي إمداد نقل سريع وكفاءة لكل أنواع الشحنات. كما أن الميناء يقع في منطقة

إستراتيجية مجاورة للمنطقة الاقتصادية الخاصة بالسويس وتمثل الممر الوحيد للقاعدة التمهوية الصناعية.

إن مفهوم ميناء السخنة يطور حول الاستفادة من الموقع المتميز لحصر في طرق التجارة البحرية والموارد الطبيعية للدول من خلال مبادرة القطاع الخاص والتمهيد في تكنولوجيا المعلومات لتخلق نموذج موحد وفريد Single Unified Platform يكون قادراً على تزويد عملائها بنقطة اتصال خاصة من أجل أقصى قدر من الكفاءة والإنتاجية. إن النتائج الكاملة من تكامل إدارة الميناء، الهيئات الرقابية، خطوط الشحن، العملاء، المؤسسات المالية، الأمن في وحدة معلومات واحدة وموحدة Single Unified Info-Structure Platform. تكمن في الوصول إلى زمن العالمية International Container dwell time لتتواجد في الميناء.

وتستفيد الشركات التي توجد بالقرب من الميناء أو المنطقة الاقتصادية الخاصة بالسويس من الزيادة التنافسية وهي تخصص الموقع، والبنية التحتية، وقوانين الضرائب المناسبة، وتخفيض تكلفة النقل الداخلي، تقليل الزمن اللازم للتسويق من خلال تحسين زمن بقاء البضاعة في الميناء Dwell time. والكفاءة في إجراءات التعامل مع الهيئات الحكومية من ناحية الإستيراد والتصدير والخاصة بالمواد الخام والمنتجات تامة الصنع من خلال تنفيذ النموذج المتكامل للوصول إلى أعلى عائد للإستثمارات.

مشروعات إستثمارية

مبنى السخنة في أسماك يفوق المليار دولار أمريكي

إن إقامة ميناء السخنة كان سبباً مباشراً لتطوير موانئ الإسكندرية وميناء لانه يستخدم في كل خطوات الإجرائية لتكنولوجيا المكنة دون العامل البشري، وإن الميناء يوفر 24 مليون متر مربع مطلوب تطويرها وجذب الإستثمارات العالمية لأن هدفنا هو زيادة حجم التجارة العالمية التي تمر بمصر، وإننا خرجنا إلى النطاق العالمي من خلال حجم التجارة الذي يشاغل حالياً ميناء السخنة.

وحتى الآن قد تم الإتفاق على إقامة 5 مشروعات كبيرة داخل ميناء السخنة تلحق إستثماراتها تقوى المليار دولار ويوفر أكثر من 5000 فرصة عمل وذلك لتموين السفن بالمواد البترولية ومصفاة السكر وصوامع العلال ومصنع لإنتاج الماغنسيوم ومصفاة لإنتاج الديزل الحيوي، بجانب أحدث مختبر (معمل التحاليل) لفحص العينات من جميع السلع والمواد الغذائية.

مشروع إنشاء مصفاة تكرير البترول بقيمة إستثمارات مبدئية 1.5 مليار دولار أمريكي

تخطط مجموعة من المستثمرين المصريين والسعوديين والكويتيين لبناء مصفاة تكرير البترول في مصر بإستثمارات مبدئية 1.5 مليار دولار أمريكي وبطاقة تشغيل إنتاجية تقدر بـ 130 ألف برميل في اليوم.

يتم حالياً دراسة إقامة المشروع بمنطقة السخنة شرقى القاهرة على ساحل البحر الأحمر وتقوم إحدى المؤسسات المالية الخاصة والتي لها خبرة تعامل سابقة بالمشروعات البترولية بتمثيل من المهندسين الرئيسيين للمشروع وسيكون لها نصيب محدود في رأس المال.

الهيئة العامة للبترول (EGPB) سيكون لها مشاركة فعالة في المشروع بنصيب حوالى 15% من رأس المال.

سوف يتم إنشاء المشروع على مساحة تقارب المليونى متر مسطح من خلال مناقصة سوف يعلن عنها خلال الشهر الأولى من 2006، أما تنفيذ الأعمال الإنشائية فسوف يتطلب مدة زمنية ثلاث سنوات، ومن المقرر البدء في التنفيذ خلال الربع الأخير من 2006.

وسوف يتم إنشاء المصفاة لكي تكون مطابقة للمواصفات البيئية العالمية، بمبشآت ومعدات جديدة تماماً، بتكلفة مبدئية تتجاوز 1.5 مليار دولار أمريكي تستفيد التصدير للخارج وتغطية الواردات المحلية.

أما الخزانات (التانكات) والأرصعة سوف تكون داخل ميناء السخنة من خلال مناوله أرصفة البترول المتخصصة.

أدام، وتشير التقديرات المتخصصة إلى النمو الكبير في عدد سائقي طرق التجارة
في أوروبا والثاني بين غرب أوروبا مع الساحل الشرقي للولايات المتحدة الأمريكية)
في الهند هي التي أدت إلى توجيه التجارة نحو الغرب، مقترنة مع الحاجة القوية إلى
تدعيم مصر في قلب طرق التجارة وحارس بوابة قناة السويس.

بنسبة إستخدام العقل لبحري في لتجاره العالية سوف يزيد بشكل أساسي على مدى العقد البحري وهما الأول بين الشرق الأقصى، خصوصاً لصين، وشبه القارة الهندية بشكل أساسي مع دراسات بحوث كازاكسوف، مايو 2004). وذلك أن القوى الرئيسية للقدرات الصناعية للشرق الأقصى والتنمية التي تمت في هذه المناطق محفزة الشخات تحه الشرق. وهذه التنمية هي التي تستعمل على

[illegible]

المسرح يستعمل على مدار ٢٥ سنة في المناسبات والاحتفالات بمرافق لم
تعد من قبل، وهي من طراز الاستعماري بنيت بين عامي ١٩٠٤-١٩٠٦ لتحتضن
الجمهوريات التي كانت في تلك الفترة هي الهند والصين - الفلبين -

القاهرة ١٩٧٨

[illegible]



شركة العامرية للمخازن الجمركية Amria Bonded Warehouses Co.



Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الاسكندرية

شركة العامرية للمخازن الجمركية
AMRIA BONDED WAREHOUSES Co.

شركتنا



نشطة الشركة :-
تخزين جميع انواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع انواع البضائع
الواردة والتراخيص للعاملين .
إدارة واعية ومدرّبة ذات خبرة كبيرة في هذا المجال ..

نشاط الشركة :-
تخزين جميع انواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع انواع البضائع
الواردة والتراخيص للعاملين .
توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبساحات
كبيرة .

مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الفارغة والمملوءة .
تخزين السيارات بجميع أنواعها والآلات والمعدات والسحب لاي
إمكانية السحب الجزئي للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .

تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن (أو الساحات وإعادة
الفرغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
إستقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
تقديم الخدمات المطلوبة بتسليمات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة
والمرونة .

بها مجمع جمركي متكامل لخدمة الاجراءات الجمركية في أسرع وقت
وبطريقة مهيأة متصلة بالحاسب الآلي لمصلحة الجمارك .

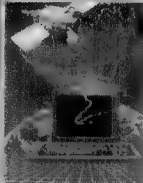
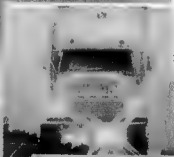
موقعنا :-

الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الإسكندرية - برج العرب)
القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات



Head Office: Borg Elarab Road from Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 4485672
Fax : (03)4485675
Mobil: 012 394 2216
E-mail:ragabnet@intouch.com

الإدارة أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق
إسكندرية
القاهرة الصحراوى كينج مريوط - الإسكندرية
ت ٤٤٨٥٦٧٠ ٤٤٨٥٦٧١ ٤٤٨٥٦٧٢ (٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥ (٠٣)
موبيل ٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)



Services Offered in

Arrange of Air and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under complete supervision.
Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

Worldwide coordination, arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite. Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

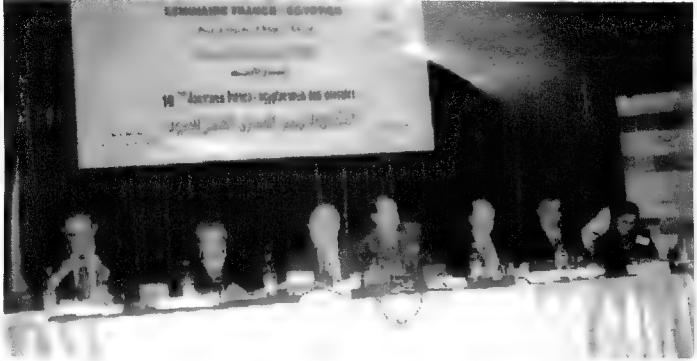
IT-EDP

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.

17, PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT
e-mail: mail@afifiworld.com
web site: www.afifiworld.com

TEL: +2(03)5905730
+2(03)5928123
FAX: +2(03)5923797
+2(03)5901521

ندوة مصرية فرنسية عن الحبوب



المنطقة الحرة للشحن والتوزيع بميناء الدخيلة بالإسكندرية حيث يجري العمل على تيسير الحصول على تمويل العملاء بشروط ميسرة من خلال البنوك. وأكد السيد حسين عبد الفضيل العضو المنتدب للمنطقة الحرة على إعادة تقييم القمح الفرنسي في الأسواق المصرية مشيراً إلى وجود أنواع جديدة لم تكن معروفة لدى المستوردين في مصر قبل ذلك وأوضح أهمية عامل الأمان والرقابة على عمليات شحن وتفريغ الحبوب من خلال شركات التمويل الدولية بما يساعد في شراء أفضل نوع من الأقماح الفرنسية بأسعار منافسة.

الإستهلاك لتصل إلى 6 ملايين طن سنوياً من القمح منها 1.5 مليون طن يتم إستيرادها من فرنسا. وأكد السيد فيليب كوست على قوة العلاقات السياسية والإقتصادية بين البلدين وإستمرار مجالات التعاون خلال المرحلة القادمة. وصرح الدكتور أحمد الركايبى، أن هناك تعاون مصرى فرنسى فى مجال التكنولوجيا الحديثة وتقديم المعونة الفنية فى إنشاء وتجديد صوامع الغلال بالإضافة إلى تمويل مركز تدريب الخبز التابع للشركة القابضة لتخريج جيل جديد من المتدربين على صناعة الخبز الفرنسى. والجدير بالذكر أن الوفد الفرنسى قام بزيارة إلى

فيليب كوست، سفير فرنسا فى مصر، والسيد جان چاك فوريمور، رئيس الرابطة الفرنسية لتصدير الحبوب، والسيد لوران بادو، رئيس البعثة الإقتصادية الفرنسية، والسيد لوران دورنون، مدير مكتب فرانس اكسبور سيريال للشرق الأوسط. وأعلن السيد سعد نصار، أن بدء تنفيذ سياسة زراعية جديدة تهدف إلى زيادة الإكتفاء الذاتى والحد من الإستيراد من السلع الأساسية كما أشار إلى أن الإجراءات التى تم تطبيقها ساعدت على الحفاظ على معدلات الإستيراد من الحبوب وزيادة معدلات

بتنظيم من رابطة تصدير الحبوب الفرنسية (فرانس اكسبور سيريال) أقيمت ندوة مصرية فرنسية يوم 6 فبراير 2006 بفندق النيل هيلتون للسنة العاشرة وذلك بهدف جمع أهل المهنة من قطاع الحبوب فى البلدين لتحديد نتائج عمليات التبادل التجارى بين مصر وفرنسا فى مجال القمح وتقييم الإحتياجات المقبلة. وقد حضر من الجانب المصرى السيد سعد نصار، مستشار وزير الزراعة، والسيد أحمد الركايبى، رئيس الشركة القابضة للصناعات الغذائية، والسيد سمير الخضراوي، مدير المركز المصرى لتكنولوجيا الخبز بالقاهرة، ومن الجانب الفرنسى السيد

Batyline®: قماش التجديد كمصدر إلهام مثالي لتجهيزات وأثاث الحدائق

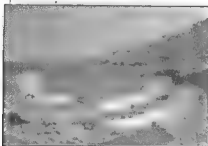
هو Batyline® قماش تجديد ينقله الهواء ذو درجة مقاومة عالية وسهل التنظيف، ويتم تصميجه وفقاً لتقنية فيراري المصروفة. وتوفر له تلك التكنولوجيا أثاث التام في الأبعاد والمقاسات إلى جانب تامق السبع وذلك نعمل منه قماش مثالي لتجهيزات وأثاث الحدائق.

ويعد Batyline® مصدر إلهام بلا حدود، بالنسبة لمصممي الأثاث وينفع مستخدميه براحة كبيرة أثناء الجلوس بدون حذر تعيق شكل القماش. وتعد مجموعة ألوانه المروجة لعبة التناغم والتدقيق، والصمود والخبر الجمالي تأثيراً مزججاً. وهكذا تكتسب لأمكن الخارجية بجم من المرح حول الكراسي التي تلطي وكراسي الشمس والكراسي الطويلة والمتكا وسرير العلفق و..

وهكذا يتلف سبع Batyline® بعدة مزاياء.

- متواجداً من 70 لون منها 39 لون موحداً.
- لا تتلف الألوان أو تتغير مرور الوقت وأيضاً تقاوم الأشعة فوق البنفسجية.
- يضمن Batyline® الجلفق المبرور

- فضل مسيحه الجرح.
- وتسمح له المعالجة الخاصة للقطرات بالمقاومة.
- في الخارج ويستطيع مقاومة الملغ حتى في بيئه مائية.
- ويكني الماء مع قليل من الصابون أو مسطحه فبراري على المعد للإستخدام مسيحه متتجانسة.
- ويضمن سبع Batyline® المينكر تفسر المواد، ويتلف مع الصطوبه الحديثة والتقليدية الخاصة بالتجديد على حد سواء.



الشركة الصينية How Deep الرائدة في مجال المعدات اختبار

النظام الأسلاكى لقراءة العدادات عن بعد (AMR)

المقدم من شركة Coronis Systems

إستطاعت شركة Coronis الفرنسية إبرام عقد صناعي لها واسع النطاق في الصين.

فقد قامت شركة How Deep Tech Co. Ltd الرائدة في توريد عدادات القياس في الصين بإختيار الطاول الاسلاكى لقراءة عدادات الغاز المقدمة من شركة Coronis Systems الفرنسية. وتتس المرحلة الأولى من هذا العقد على توريد 50,000 سلكين في منطقة Yichang بإقليم Hubei بالصين بنظام قراءة العدادات أوتوماتيكياً ولأسلاكى. وتعد شركة How Deep Tech إحدى الشركات الرائدة في السوق الصيني على صعيد توريد حلول الـ AMR لاطول قراءة العدادات أوتوماتيكياً عن بعد، وهي الحل القاسية بالإستخدام المزدلى 4 الجارى أو الصناعى.

ويضمن هذا الإتفاق على قيام شركة Coronis بتكنولوجيا حلولها المسجلة "Wavenis" للتجربة بإستخدام شغل حد

للطاقة وتشغيل أسلاكى واسع المدى لإجراء متابعة من بعد لعدادات الغاز. وتضمن الجد الشامل المقيم توفير البنية الأساسية لشبكة الـ Wavenis-ena-4. بعد فضاء عن أجهزة قراءة العدادات لأسلاكى والبرامج والوحدات الاسلاكى القابلة للتسديد وفقاً لكل عمل.

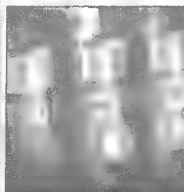
تكنولوجيا Wavenis تعمل على تلبية جميع متطلبات How Deep الخاصة بإدراج النظام من حيث التكيف فعلياً من التطور الصناعى للخدمة مع تحديد عدد الجدران والتكفة والمكائنات الإدارة "العورقة" ومدى المرونة والتوافق مع متطلبات السوق الصينى.



تقدم شركة FERRAZ SHAWMUT

المجموعة الجديدة من المقابس Smart Sport™

خلال معرض Middle East Electricity في دبي



تعد شركة FERRAZ SHAWMUT الأولى عالمياً في سوق حماية العانة الكهربائية وتقدم مجموعة حلول لمصانعيها عن طريق الشركة خلال تواجد في معرض كهربائيات الشرق الأوسط Middle East Electricity في دبي خلال الفترة من 5 إلى 8 فبراير 2006. هذه إبتاع كامل من المقابس طبقاً لمقاييس الأمريكي UL - CSA.

ويعد خط إنتاج المقابس وحوامل المقابس طبقاً لمقاييس الأمريكي UL - CSA والحاسس بشركة FERRAZ SHAWMUT. تشيخ أضافات T, RK5, CC, J, Midget للإستخدامات العامة و Form 101 لحماية أجهزة التوصلات.

وفد أصبح اليوم من سهل إبتاع اقنص لشخص بفضل مجموعته Smart Sport™ وتتوفر فائدة من اللون القميص قبل تشغيل المقبس إلى اللون الأحمر عندما ينصهر المقبس، وعند تعبير بركبي المقابس الد نربة Smart Sport™ في غاية السهولة في حوامل المقابس UltraSafe™ و Modulostar ذات التصميمات الحديثة تسيباً.

حوض متطور للأحياء المائية في متحف قطر الوطني

تصميم خيرة الأبحاث الفرنسية المتخصصة في تصميم المتاحف

نقدر تكلفة إنشاء حوض الأحياء المائية الجديد في متحف قطر الوطني بمشرة ملايين يورو. وسوف تقوم الشركة الإستشارية الفرنسية Ocean Edutainment Projects بتقديم خبرتها في هذا المشروع.

وفي إطار كونه أكثر من مجرد حوض للأحياء المائية، فإن هذا المشروع الجديد سيكون مركزاً لاستكشاف الحياة البحرية من الناحية الترفيهية والتعليمية والعلمية وذلك من خلال الإرتكاز بشكل أساسي على العلاقات بين الإنسان والبحر. وعلى عرار المركز البحري الفرنسي Neauscaq الذي قامت أيضاً فرق شركة Ocean Edutainment Project بتنفيذه، فإن هذا المشروع الجديد يهدف إلى التوعية على التطوير الدائم نظراً لأن كل تصرف للإنسان يؤثر على مستقبل السمكيات المائية على التوالي.

هذا وسوف يشهد الزائرون فور دخول المكان بالغوص شكل كامل وحقيقي في أعماق البحر من خلال رؤية الأسماك وهي تسبح فوق رؤوسهم إلى جانب ذلك فإن الحواجز الشفافة مصنوعة من مادة الأكرليك ستتيح رؤية كيف مصمم تحت البحر ويصمم حمام سدعية عازلة. وسوف تتم عرض مجموعة متنوعة من أسماك القرش وأنواع كثيرة من الأسماك مع عرض لزوجة السمكية الموجودة في المحيط فضلاً عن توفير مجموعة متنوعة من الشعب المرجانية.



الحية، وسوف يتاح أيضاً للزائرين فرصة التعرف على أسرار الصيد في قطر. عد وتتضمن سعة الحوض إلى 4 ملايين لتر من المياه حيث سيكون أحد السمكيات الرئيسية لاستراتيجيته السباحة في قطر ومن المقرر أن يصمم هذا المتروحة الترفيهي الأكثر شمساً في مدينة لورقة.

مكتبة الإسكندرية تطلق حملة «مدينة خالية من الكربون»

تضم مركز الفاع السوسية العلمى - التابع لمكتبة الإسكندرية بالتعاون مع المركز
اشقافى الربطى حملة توعية بفنوا مدينة حاية من الكوى ، وذلك يوم 18
فبراير، حيث تشفى مكتبة الإسكندرية من خلال هذه الحملة إلى رفع الوعى
اشمعى حول موضوع التغير المناخى وتحديات الطاقة إلى بواحة الكثير من
الكلر بالاعاء، وصرحت المؤسسة هذه اشقات. مدير مركز الفاع السوسية

بأن الهدف هو توعية الناس بالتحذيرات التي تواجها
المركبة فيبخص مجال الطاقة والتحذير لتي تواجها
الملايين. فترادفة من سبكال هذه المدن مشيرة إلى أن
تتغير المناخي يحدث بسبب الفازات التي تؤثر
عزارة لتلك الخارجة كسرة الأرضة مثل عام ناسي
أكسيد الكربون و الميثان والأوزون، والتي بدأت تؤثر منذ
عام 300 عام على المناخ العالمي نتيجة بريدة
الصناعات لإسكانية وعوادم السيارات ولغو لرهيب في
تأثففة السكانة.



معرض لأعمال الفنان منير كتمان بمكتبة الإسكندرية

نظم مركز الفنون - التابع لمكتبة الاسكندرية - خلال شهر مارس القادم معرضاً فنياً تشكيمياً للفنان الراحل ميمى كنداء، صرح المايسترو سريش - مدير مركز الفنون ان معرض اعمال الفنان «ميمى» يمكنه يمثل اطلالة جديدة على اهم اعماله التى تجسد مراحلها الفنية المختلفة حيث يعد «ميمى» كنداء احد رواد المدرسة التجريدية وهى الكوالمحى مصر

**LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS
INDIAN CONTINENTAL/FAR EAST/USA WESTCOAST
AND JAPAN PORTS
MARCH 2006**

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT
M/V INDIA LOTUS	29E	01/03/06	PSD
M/V L NOS GATE BRIDGE	24E	05/03/06	PSD
M/V EVER GENTLE	29E	08/03/06	PSD
M/V YM ORCHID	41E	12/03/06	PSD
M/V SCI VIJAY	03E	15/03/06	PSD
M/V YM GREEN	3E	16/03/06	PSD
M/V YM PROMINENCE	28E	22/03/06	PSD
M/V CYPRESS BRIDGE	99E	26/03/06	PSD
M/V GLORY BRIDGE	79E	27/03/06	PSD
M/V COMET SINGA	04E	29/03/06	PSD

**LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS
FAR EAST / EAST MED PORT
MARCH 2006**

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT
M/V JINYUNHE	36W	01/03/06	PSD
M/V YM POPL	25W	08/03/06	PSD
M/V YM EARTH	27W	15/03/06	PSD
M/V H-LA YUN HE	13W	22/03/06	PSD
M/V YM SKY	30W	29/03/06	PSD

**LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS
WEST BOUND
MARCH 2006**

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V HANJIN IRENE	89W	07/03/06	PSD	PSD/NAP/SP/BCN
M/V HANJIN VALENCIA	59W	14/03/06	PSD	PSD/NAP/SP/BCN
M/V GLORY BRIDGE	78W	18/03/06	PSD	PSD/GOAL/LV/PSD
M/V AKASHI BRIDGE	25W	21/03/06	PSD	PSD/NAP/SP/BCN
M/V YM LONGEVITY	78W	26/03/06	PSD	PSD/GOAL/LV/PSD
M/V NORMANDE BRIDGE	54W	28/03/06	PSD	PSD/NAP/SP/BCN

**LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS
NORTH CONTINENTAL PORTS
MARCH 2006**

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V COSCO SINGAPORE	28W	02/03/08	PSD	RTM/FXT/HAM/ANR
M/V CONTI SINGA	04W	05/03/08	PSD	BCN/ FXT/RTM/AM
M/V CYPRESS BRIDGE	36W	06/03/08	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V VENICE BRIDGE	07W	07/03/08	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/LEH
M/V YUE HE	31W	09/03/08	PSD	RTM/FXT/HAM/ANR
M/V SCI MAHIMA	12W	12/03/08	PSD	BCN/ FXT/RTM/AM
M/V HENRY HUDSON BRIDGE	56W	19/03/08	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V BAMBOO BRIDGE	38W	13/03/08	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V YM BREMEN	24W	14/03/08	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/LEH
M/V INDIA LOTUS	30W	25/03/08	PSD	BCN/ FXT/RTM/HAM
M/V PINE BRIDGE	37W	20/03/08	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V TSING MA BRIDGE	21W	21/03/08	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/LEH
M/V COSCO DALIAN	07W	23/03/08	PSD	RTM/FXT/HAM/ANR
M/V YM PLUM	42W	27/03/08	PSD	PSD/RTM/HAM/ANR/FXT
M/V CHISWICK BRIDGE	23W	28/03/08	PSD	PSD/RTM/FXT/HAM/LEH
M/V COSCO SHANGHAI	32W	30/03/08	PSD	RTM/FXT/HAM/ANR

مكتب بورسعيد، 13 شارع الجمهورية، تلفون: 066/359885 فاكس: 066/336645

مکتبہ دمیاط بجوار شرکتہ الخاوریات تلیفون وفاکس (57) 320221

الفروع، القاهرة - بورسعيد - السويس

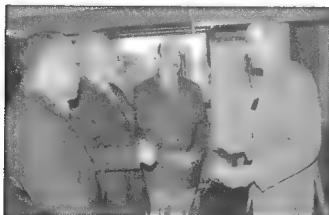
الإسكندرية، شارع فرناند عازاد/ المسلة، محطة الرمل ت/ 4861239 - 4873951 - 4873078 - 4862500

هاتف: 4840757-4847266 / فاكس: 54418-54630 / بريد إلكتروني: info@alsharqnews.com



معرض ومؤتمر عالم الشحن 2006 في الفترة من 11-13 فبراير 2006 تحت رعاية شعبة خدمات النقل الدولي

قامت شعبة خدمات النقل الدولي بالفرقة التجارية بصرية برعاية معرض ومؤتمر عالم الشحن 2006 والذي عقد بأرض المعارض بمدينة نصر بالقاهرة من 11-13 فبراير 2006 وذلك بالتعاون مع يوسف جروب الشركة المنظمة لهذا الحدث.



بالقاء كلمة للواء/ محمود السمك رئيس مجلس إدارة الشعبة وأعقبه السيد اللواء/ ابراهيم ماع معرض برنامج تطوير مطار القاهرة الدولي لتحويله إلى مطار محوري التجميع وإعادة التوزيع/ ركاب/ بشامع. كما قام السيد/ جون كلود بغيرس ببيان لربط موانئ خليج السويس (المسحقة/السويس) بمطار القاهرة الدولي لخدمة الفضاء. كما قام كل من اللواء/ اسعد روستي واللواء/ عاطف عبد الحميد بشروح برنامج تطوير الشركة القابضة لمصر للطيران والشركات التابعة لوكالة تحويل مطار القاهرة الدولي إلى مطار محوري لمركة الركاب والبضائع وكان ذلك في اليوم الأول من المؤتمر.

والجدير بالذكر فقد شارك بالمشور السيد الأستاذ/ عصام الشاذلي عضو مجلس إدارة الشعبة ورئيس لجنة الشحن الجوي من اليوم الأول لهذا الحدث. وقد كان اليوم الأول للمؤتمر ناجحاً بكل المقاييس حيث أثمرت المناقشات البنية مع الحاضرين إلى ضرورة إعادة النظر في عقد مثل هذه المعارض والمؤتمرات كل سنة بحكم ما تحتويه من البات مستجدة لوكالة صناعة النقل الدولي على الصعيد الدولي. وبدأت فعاليات اليوم الثاني للمؤتمر بكلمة عن النقل الدولي الآمن لقياسم وألقاها السيد المهندس/ فاروق وجب مستشار رئيس سلطة الطيران المدني.

وأعقب سيادة كلمة الأستاذ/ طارق أبينة مدير عام Avitrans LTD من ملخص مؤتمر الإياتا حول الشحن الإلكتروني E-Freight ثم قام الأستاذ/ إيهاب شلبي مدير شركة MSC بالقاهرة وإلقاء بيان عن الجودة في اللوجيستيات.

وقد اختتم اليوم الثاني السيد الأستاذ/ جورج اسزول ورئيس مجلس إدارة شركة إكسبريس إينترناشيونال والذي ألقى في العميد عن الأساليب المعديّة للشحن والتفصيل والتخزين.

وقد كان للمداخلات التي تفصل بها السيد الأستاذ/ عصام الشاذلي الأثر الكبير في نفوس الحاضرين من شركات الشحن الأعضاء بالشعبة حيث أن سياسته استعرض المعوقات والصعوبات التي تواجه شركات الشحن في قرية البينان بمطار القاهرة الدولي وأوصى سياسته بضرورة الاعتماد بمطار الإسكندرية ومطار برج العرب وقد تظلمت فقرات والجنحة المؤتمر ورشة عمل ومناقشات هافّة وإيجابية وقد رفعت أعمال المؤتمر في تمام الساعة الرابعة مساءً

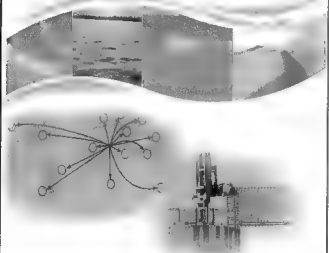
وقد قامت لشعبة بدعوة جميع أعضاء الجمعية العمومية للشعبة لمشور هذا الملتقى بين شركات الشحن والخطوط الجوية والمستوردين والمصدّرين والأطراف الأخرى. للخدمة بصناعة النقل الدولي وقد قامت الشعبة بتنظيم الدورات على جميع الشاركي. كما قامت بطباعة Flyers يشتم تعريف عن الشعبة وأهدافها وبرامجها وتعريف عن الـ IATA وأهدافها وبرامجها كما قامت بتوزيع معجم مصطلحات النقل وترجميل إيهامع باللغة العربية على جميع الأعضاء. بالضمعية قدم ومثال وبعد إنعقاد المؤتمر. كما قامت بتصميم وطباعة Roll up و Posters تحتوي على دلالات لصناعة النقل الدولي لعنية بها الشعبة وقامت بوضع شعارات اشعبة والمفاتيح والفرقة التجارية على هذه المواد اعلانية.

وقد بدأت فعاليات المعرض بقاءة 2 يناير 2006 من 11 - 13 فبراير 2006 وقد قامت الشعبة بإعداد أسطوانة مدمجة CD على أنشطة وإنجازات الشعبة التي قام بها السادة رئيس وأعضاء مجلس الإدارة منذ نشأتها وتم عرضها على شاشة بلازما بالصوت والصورة. كما تم عرض برامج أخرى على الشاشة من خلال مجموعة إسبلاونات مشروح مبرك - كول ولودورات التوزيعية المصطفة التي أشرفت عليها الشعبة وملف كوجرس الفيتا وقد حازت جميعها إعجاب أعضاء الشعبة وقسوف وزوار المعرض. وكان مردود مصادفية وحجم وتلال الشعية في صناعة النقل الدولي وانضمت في تقديم الكثير من الشركات العاملة بمجال الشحن للانضمام في عضوية الشعية.

أما فعاليات المؤتمر فقد بدأت من 12 - 13 فبراير 2006 بقاءة 6 أكتوبر، وقام السيد اللواء/ مازن شاه بدوريس مجلس الإدارة



EGYTRANS



Vessel	Voyage No	ETS Arrivals	Transshipment
MALEED	705	02/0006	VALENCIA
QAMASUS	704H	09/0006	PELUSSTONE
QAMAP	706	07/0006	AGENIA
BREHAN SENIOR	701H	18/0006	ANTWERP
CHARLOTTE BORCHARD	709	22/0006	ROTTERDAM
RUPH BORCHARD	702	26/0006	ROTTERDAM
ALWASA	776	30/0006	SINGAPORE
			JEBEL ALI

رفع العلم المصري على السمع بين الولاء الوطني والاستحسان العقلي

في تلك الأيام الصعبة يجد حاضنة الصبرة السلام ٧٨ يوميل الكلام ويزن النقيع والشعور ياربنا وراة والاضت وتنبور بحيلة كنهة يشكر نفاق الصوفت في غشون سبة او افلا توجه الى الحكومة ومترفات تلك الايام ولاءه عن اهل الواسي والحكومة بحكمة عاملة فاكما مساهل في مواجهة الصبر الخارج من هالتي الصبر في كل الخبز خضاض من موهوم وموهوم في مشيهم من العلم الصبر والسواول والسواول فاكما مساهل في مواجهة وقته من الضحل هاليفس فيسائل لاندانك تلك الصن الااعلام الانجيبي وماهو دور الاميرة والواسي في ايجار تلك الصن ومن يساهل عن كيد صبره في لاندانك لترفع تلك الصن الحاضر الصبر وحيث ان وال توفضا عنه وسبق دراساته عديدة لم تحاذي في الدنيا بل خلال الدعوة فكانت كيد صبره في لاندانك لترفع تلك الصن الحاضر الصبر رقم ١٩٩٠

معنى ذلك أن مقابل 750 ألف جنيه مصري يصدر ترخيص مفتوح لخدمة جميع الشواطئ وبحمولات السفن أى أقل من ثمن أى سفينة صيدية تجوز السواحل الوطنية.

أما الهدية الثامنة وه قرار 31 سنة 2003 صدر قرار مجلس من وزير النقل العربي
بأنه ما ضمه لعمال المرفع لمطال الجوي
المملوكة لمصريين أو التي يتم إستجارها كاملة
باعتبارهم بعد مضطرة رعية معاملة
الطوية من الفاحية العربية وتطبق في شأنها
المفاد الواردة بالقانون رقم 24 لسنة 1983
وتتولى والقرارات الإدارية الصادرة في شأن
المعاسب في التوكيلات العامة ومجهزي
الأسى أوصيه إذا كان المستأجر مالكا للسفينة
أو كان المستأجر إداري الهيات العامة المصرية
بموجب جميع اللوائح بشرط أن لا يزيد على المدة

[illegible][illegible]

على الشركات العاملة تراخيص قبل
مزاولة الأعمال وفقاً لأوضاعها

[illegible]

الشيوع على القار بحيث يعجز أن يتم انقال
صومس ملكة من الباب إلى الخشبي، إلى
مصر من قبل الصحن إلى براقو القطار للكين
العابرين لثلة رأسه الضخم على الأقل،
التي كانت واحدة أتا في حالة التبريد
من تدل الحكة لسانها، لها التبريد
لا يقتضي أساليب تبريد خاصة، والملك
المحور عليه أو غارله أو إحصارة أو ادا
التي هي غير كافية.

في يوم ١١ من السفن المصرية أن يزيد
البحر إلى البحر وأصدر الحرس المخصص له
من السفن التي يصدر من قارو من الدير
الخاص (نقل) (مادة ١١٢ فقرة ٢ من
القانون البحري)

بالرغم من ذلك إلا أن الواقع المصري
أن معظم السفن التي يمتلكها صومس
يكونون ملك الأيوبي من بحارة مصريين أو
شركائهم ندوس الأجور والمزايا والبحري
مصري من العمالة الأجنبية ولكنها مطلوبة
سواء على السفن الأجنبية أو المصرية.

كما أن إرسال ملك الحصرية محمل
لا يستطيع أن يتصرف فيه إلا بالقرينة الصالحة
منه أو التي مخالطة غير جديده أو
مصرحة، والتي هي هناك من ميزان فرفع
الملك، إلى السفن الأجنبية.

فكان من الطبيعي أن يحجم عن هذا التصرف وليس البديل.

٥٥٥ ثانياً، الأعباء المالية لصندوق خيصة مزاوله
وكيل ملاحى،

المختصون على ترخيص مرأولة الوكالة المالية في مصر

ولم يمتدد باققرارين 31.30 لسنة 1998 الصوابط السابقة حتى ظهرت ضوابط جديدة في أعقاب إستثمارات النقل البحري في فترة كساد لم يشهدها العالم منذ 1936، ففتحت كل محاولات السيطرة على الدولار، فخرج القرار الأخير 520 لسنة 2003 بتاريخ 2003/12/25 سبق بأعاباً إضافية تناولها

أولاً: تسليم الوكالة الجديدة إلى أبيه فنان
وبالتالي استنابه وخرج قرر مدفوع منه بأعمال
المصدر متبادلاً للفائدة كلتي:

وهي فكرة عدم دفع العلم المصري هو عدم إنتماء أو ولاه للوطن أم هناك أسباب جعلت المصلحة الاقتصادية أهم من أن يكون هناك أسطول وطني، ويعترف الكثير عن رفعة ومعاي الأسباب التي تصنع مواطنين مصري ماله السلبية يرى العلم يبراف فيعرف فلك دولة لا يعرف لغتهم ولا يعرف ظروفهم سوى الإجراءات السريعة التي تمت والرسوم التي تم سدائها على سهولة ويسر. والجابة على ذلك نقول: فما.

٥٥ أعياء السفينة التي فرغ العلم المصري،
٥٦ تسجيل السفينة تسري عليها القوانين
الخاصة المتعددة فتسري عليها أحكام المال
المسقول ماعدا تملكه بالهيازة، وفي حالة
اشيوع لابد أن تكون أغلبية الحصص مسوكة

وفي حالة المخالفة يعاقب المالك بالحبس مدة لا تجاوز سنة ويفرغه لا تجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو إحدى هاتين العقوبتين (مادة 5,4 من القانون الجديد)

نأياً: لا يجوز نقل ملكية سفينة مصرية إلى أجنبي بمقابل أو بدون مقابل، ولا يجوز تاجيرها لأجنبي لمدة تزيد عن سنتين إلا بعد الحصول على إذن من الوزير المختص

في حالة المخالفة يعاقب بالمحبس مدة لا تزيد على سنة أو غرامة لا تتجاوز ثلاثة آلاف جنيه أو إحدى هاتين العقوبتين (مادة 12 من القانون النجدي).

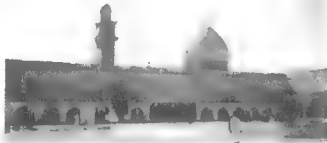
(هـ) لا تكون تلك التصرفات نافذة بالسياسة الغير إلا بعد تسجيل السياسة وضهرها في سجل مكتب التسجيل المختص، ومن الناحية العملية لطيف لذلك لا يجوز أن تسري أحكام قضائية بدعوى صحة الصفقات كالمقاررات الواردة في رابع دعوى صحة الصفقات وتسجيلها بالشرع العقاري إلا منصوصاً بطولية من المصالح والمصاريف في عقد نقل صفة من رابع إلى آخر أو جهة ما وإحدى أو أكثر تعقيد في السفن منها في عقد القدرات الخاصة وأجارات وأعمال السياسية من غير إلتزام إجرائي يمكن أن تستكمل الورقة. سوف نشرحه فيما بعد

الإعفاء: الحصول على ملكية شائعة على سفينة مصرية مغامرة غير محسوبة تتطلب إجراءات

الكوفة

التأسيس لمدينة الكوفة، مع ملق، عروبة أمّ، وفي بداية القرنين الأولين للهجرة، ثم ما لبثت
 تلك المدن (المسكنات) أن تحولت إلى مدن ضخمة، وقد أسسها رواد الفتوحات. لعب دورها الأهم في التوسّعات الإسلامية.
 أما كواصم، فلهذا المدينة أهمية كبرى في الثقافة والحكماء، خاصة والشعوب النسيبة ومراكز الصنعة
 الصنعة في الدين وشعب البلدان المفتوحة من فارس وآذربايجان وبلخ وخراسان.

الدولة الإسلامية في ذلك الوقت) وبين ميدان الترام، فكان من الضروري أن يذهب الجيش الإسلامي المجاهد ليرتكبوا ما هو مستحسن في تاريخنا من ميدان القتال، فاضمر عن امره إلى جد بن ميدان الصليبيان را حجرة ومزل جهاد، وخيل لعدد من الجن إلى الخائفين (حاضرة الدولة الساسانية - الفارسية) - للظنة التي لمعلم أن تكون داه الحسكر للجيش الفارسي، يتابع معنوا إنفاقه للشر، ولكن جد بن ميدان المظنك العظمى لم

[illegible]

البقاء لله وحده

الكاتب الصحفي

محمد شاكر والسيدة حرمه

يشاطرون العميد

عبد الفتاح حميده

نائب مأمور سجن الحضرة الأحرار

فى وفاة المغفور لها ياذن الله

والدة سيادته

أهل الفقيدة الصبر والسلوان

أَسْكَنْهَا اللَّهُ فِسْيحَ جَنَاتِهِ

الوصول إلى القلب السائل للأرض

تبدأ سفينة البحث اليابانية الجديدة «تشيكى» فى نهاية عام 2008 مهمتها العلمية الأولى من الساحل الجنوبي الغربي لليابان لتتفرق إلى عمق لا يسيق له مثيل، والسفينة مجهزة بالبنات بطول 9.5 مليم صمم للسفر العميق الذى يصل إلى الطبقة السائلة فى محور الأرض التى تكمن تحت قشرتها، وبإمكان العلماء فى الوصول إلى القلب السائل للأرض بحلول عام 2012 مما سيعطى أفكاراً جديدة من أصل الحياة الكوكبة على سطح الأرض.

السباحة المصرية بالأرقام

تحت الريادة في الجدل القومي من السياحة
صربية العام الماضي 400 مليون دولار لتبلغ 6.5
مار دولار مقابل 6.1 مليار دولار عام 2004.
قد ارتفع عدد السياح الذين زاروا مصر خلال
عام 2005 ليصل إلى 8 ملايين و600 ألف بزيادة
عن مليون سائح في عام 2004.

زهیر جوانه

في حين أن وزير السياحة خلال لقائه بجميعه الكتابات السياحية، برئاسة
من حرمته وزير السياحة خلال لقائه بجميعه الكتابات السياحية، برئاسة
الوزير دودار من الوزارة تسير وفق خطة محددة تهدف إلى زيادة المائنة
التي تقدر بمقدار 15 ألف غرفة توفر 200 ألف فرصة عمل كل عام،
زيادة عدد المنتجين الوافدين بمقدار مليون منتج سياحي، وقد تقرر
، حملة إعلامية داخلية في منتصف مارس الجاري يستمر لمدة خمس
أسابيع تحت شعار «سياحة بلدنا .. خير لنا كلها» وتصل تكلفة هذه
الحملة إلى 20 مليون جنيه سنوياً.

سد مروي السودانی

صرح الدكتور كمال علي وزير
الري السوداني بأن بناء سد
مرروي يتم من خلال برنامج عمل
الهيئة الفنية الدائمة المشتركة
بين النيل والتي تعمل بموجب
اتفاقية عام 1959، وأن مصر
والسودن ترصدان مهندروا
روادع نهر النيل في السودان
والبحر الأحمر وجنوباً وحشنة، ووسع
نظم وموارث شعبي السودان
السودانية والسد الثاني في مصر
بصفة سنوية لتحقيق الاستغلال
الأمثل لكل نقطة مياه لحصتي
البلدين من مياه النيل

وسائل الربط للميناء بالداخل والخارج

"Port Hinterland Connections"

مهندس / محمد رمزي عوض مهندس شواطئ وتنمية موانئ

يختار الموانئ المركزية ذات الصبغة العالية يجمعها بشبكة مواصلات ومناورة ربطها بالمناطق الأساسية الرئيسية التي تغطيها والتي تعرف عالمياً باسم (Hinterland Connections). ومفهوم كلمة (Hinterland) هي المنطقة / المناطق التي يتم تداول البضائع موجهة من خلالها لليناء بها أي المناطق التي يغطيها الليناء في مجال تداول البضائع.

الداخلية فإنها تكون من اتصال إصاعبي لكل الضواحي هذا بالإضافة لحطوط الاندس

والتي تعتبر الوسيلة الأساسية، والفعالة لكل بضائع ليلال السائل.

وبالنسبة للمعاملة بين الخططيات المقترحة فإنه يتم عملية الاختيار لهامة من سنها لأقصى الخططيات من وجهة النظر لوسائل الربط للمعد لنكون، أحد الدعائم الأساسية

وتنقسم هذه الروابط إلى أقسام معروفة مثل الطرق الجوية (الاتصال الجوي بالطائرات)، ولطرق البرية (النقل بالشاحنات والسكك الحديدية) والسكك الحديدية (النقل بالقطارات) وكذلك وسائل الاتصال البحري المحيط

شكل (1) النقل الداخلي للحاويات بالبراجات

(من خلال سفن العجدر) بالإضافة إلى قنوات الملاحة الداخلية (النقل بالبراجات).

وللتحديد الدقيق إمكانية عمل أو مد روابط موجودة لبناء فإنه يلزم عمل دراسة شاملة لشبكات الطرق والخطوط الحديدية وإمكانيات الهامية قرب الموقع المقترح للميناء الجديد المزمع إنشاؤه (ومن هنا تكلفه أراض - إمكانية مد الخطوط الحديدية

- إمكانية مد الطرق لبرية - إمكانية إنشاء المطارات) مع وجود أقل العوائق لإمكانية المد داخل الميناء نفسه وحتى المناطق المطلوبة نقل البضائع إليها. وبالنسبة لاستخدام قنوات الملاحة

شكل (2) النقل الداخلي للحاويات بالسكك الحديدية

في التقييم الهامى للبدل المختار. والاشكال من (1) إلى (3) يوضح وسائل الاتصال المختلفة من وإلى الميناء (البحرية والبرية). وهذه الشبكة توفر الخدمة للعملاء (الموانئ والوكيلات الملاحية وكلاء الشحن وأصحاب السفن وغيرهم) من أصحاب الحاويات المنقولة وذلك لتلبية والإطمئنان على مسار الحاويات المنقولة وصولها للهدف المطلوب.

شكل (3) النقل الداخلي للحاويات بالطرق البرية

توقعات منظمة السياحة العالمية

تتوقع منظمة السياحة العالمية زيادة عدد السياح في العالم العام الجاري بنسبة 4 إلى 5.5%. وذلك مدعم بمدد السياحة العام الماضي رغم الكوارث الطبيعية والهجمات الإرهابية. وراحت بنسبة 5.5% عام 2005 يربح عدد السياح إلى 808 ملايين سائح. وقد سجلت السياحة "سرع نمو لها في أفريقيا حيث بلغ 10%، ومنت السياحة في اسيا بنسبة 7%

التحليل داخل الموانئ

التقى السيد أبو القمصان رئيس قطاع سياسات التجارة الخارجية بالستودين أعضاء جمعية رجال الأعمال بالإسكندرية، وذلك لحل مشاكلهم. وقد صرح أبو القمصان بأنه تم الاتفاق مع وزراء التجارة والصحة والزراعة على عدم توقف معامل التحليل الواردة في الأجازات الأسبوعية والريسية. وعلى أن تتم عمليات التحليل داخل معامل الموانئ بالنسبة للسكك الغذائية المستوردة، وتعتبر مصر الدولة الوحيدة في العالم التي تغطي المستورد مهلة أسبوعين التصرف في الوسائل المستوردة المرفوضة، وقد طالب المستوردون في هذا اللقاء بشعورية الجوده إلى شركات مراجعة متخصصة للحص بيانات السلع المستوردة.

زيادة النمو الإقتصادي الصيني

أصبحت الصين واحدة من أكبر خمس دول في العالم إقتصادياً، وذلك بعد أن تجاوزت نسبة النمو الإقتصادي فيها 9% عام 2005 وقد صرح سبي مع دوج الفخير الإقتصادي أنه من المتوقع أن يزيد معدل النمو الإقتصادي إلى 9.5% و 10.3%. وهذا تتوقع نسبة نمو الإقتصادي الصيني على المعدل الأوروبي 5 مرات عاوة على منافسة نظيره البريطاني .

مخططات وأخبار

أرباح بنك أبو ظبي

سجل بنك أبو ظبي التجاري عام 2005 أرباحاً صافية بلغت 1.96 مليار درهم (520 مليون دولار) بزيادة 139% عن العام السابق، كما زاد صافي الدخل من الفائدة بنسبة 662% ليصل إلى 1.37 مليار درهم. وكانت نسبة الزيادة في الدخل من الرسوم والعمولات 6307% لتصل إلى 1.26 مليار درهم.

يوسعيد الزالت منطقة حرة

تحت الموافقة على التقرير التكميلي الذي أعدته اللجنة المشتركة من لجنة الشؤون الاقتصادية ومكتب لجنة الشطة والمارة والخاص ومشروع قانون تعديل بعض أحكام القانون رقم 5 لسنة 2002 بالاعاء العمل بنظام تحويل مدينة بورسعيد إلى المنطقة الحرة في هذه التغيرات بمد العمل بنظام المنطقة الحرة جميعاً لمدة سنتين إضافيتين تنتهي عام 2009 بدلاً من 2007، واستمرار العمل بالمخصص الإستراتيجية المقررة بمدينة بورسعيد في 22 يناير عام 2005 لجميع السلع وفقاً لأحكام المادة الثالثة من القانون رقم 5 لسنة 2002 وذلك حتى 22 يناير 2009.

صديقة لاهول وسعدت الشبيبة

رحب كوفي سان الأمين العام للأمم المتحدة بإقرار ملتان فرسا فرض ضريبة على تذكار الطيران المصدرة مطايا لتحويل مساعدات لتسعة في الدولامية، وذلك اختيارا من اول يوليو القديم، وتراوح هذه لصريرة بين يورو واحد 40و يورو حسب مسافة الرحلة ودرجة السعر



الزوارت جديا قاصو لاهول

تسلم الشركة القابضة لصر الطيران أولى طائراتها الجديدة طراز بوينج 737/800 خلال شهر سبتمبر القادم من أصل 12 طائرة سبق التعاقد عليها، وتتسع الطائرة لحوالي 150 راكبا، وقد صرح المهندس عاطف عبد الحيد رئيس الشركة بأن تسليم الطائرات الجديدة سيتم تباعا حتى نهاية عام 2008 بواقع طائرتين كل عام.

أعلى الطيار اسحق سح الك رئيس شركة ميناء القاهرة الجوية بأنه سيتم في الشهر الأولى من العام الحارى توقيع عقد لإنشاء لمر الجديد بالطوار الذى تستصل تكلفة إلى 420 مليون جنيه، وسيتم تنفيذ هذا المشروع طابقا للمواصفات العالمية التى تسمح بهبوط الطائرات الصلابة الجديدة التى دخلت سوق النقل الجوى، ويتم استخدام هذا المر فى الأحوال الجوية السيئة

بلغ حجم التعامل داخل بنك التسوية المالية لطبيعات شركات الطيران داخل "الإيأتا" حوالى 190 مليار دولار سنويا، كما وصلت خسائر صناعة الطيران المالية العالمية خلال العام الماضى إلى نحو 7.5 مليار دولار، وذلك بسبب زيادة أسعار الوقود حيث بلغ حجم استهلاك الوقود لشركات الطيران العام الماضى إلى مايزيد عن 85 مليار، وتصل تكلفة كل دقيقة طيران إلى حوالى مائة دولار، ومن المتوقع أن تصل حاجة شركات الطيران فى الشرق الأوسط وشمال أفريقيا إلى أكثر من ألف طائرة قيمتها 124 مليار دولار حتى عام 2020.



استثمارات عام 2006
رصدت الشركة القابضة للطارات والملاحة الجوية مليار و600 مليون جند ميزانية للإستثمارات عام 2006 وقد صرح المهندس إبراهيم مناع رئيس الشركة بأنه سيبدأ فى الربع الأول من العام استخدام إستراتيجية كبار الزوا بمعنى الركاب رقم (1) الذى تكلف أعمال تجهيزها وتطويرها 22 مليون جنية وأشار مناع إلى معدلات نمو الركاب شهدت زيادة كبيرة العام الماضى بلغ 11% لحطار القاهرة 22% للطارات الداخلية

إنشاء المطار رقم 3
صرح المهندس إبراهيم مناع رئيس الشركة القابضة للطارات والملاحة المصرية بأن عمليات الإنشاء الخاصة بالمطار رقم 3 سوف تنتهى فى النصف الثانى من عام 2007، وقد تم الإتفاق مع وزارة المالية على الشاغات والمستلزمات التى يتم إستيرادها من الخارج باستخدامها فى عمليات التشغيل، ومن المتوقع أن تصل تكلفة إنشاء المبني إلى 2 مليار و240 مليون جنية

خط هاشوا بين بيروت والرياض
تم تدشين خط جوى مباشر بين بيروت والرياض مخصصاً لرجال الأعمال مع وصول أول طائرة تابعة لشركة الخط السعودية الخاصة إلى مطار بيروت الدولى، وستبدأ الشركة رحلة واحد إسبوعيا على أن تزيد رحلاتها على هذا الخط مستقبلاً

تطبيق إيأتا

طبقت مصر الطيران برنامج "إيأتا" لمنع الصوائد الأرضية للطارات والذى يهدف إلى تخفيض معدل الصوائد على مستوى العالم، وقد أبدى "ماريوني" مدير مشروع "إيأتا" لحن الصوائد زيارته لمصر مساعداً بصير العمل فى الشروع والخطوات الإجرائية التى إتخذتها مصر للطيران لتنفيذه، وقد تم الإتفاق على مجموعة من التوصيات وفقاً للبرنامج.



خطة

تطوير مستقبلية

صرح اللواء حمد سعد رئيس الشركة الوطنية للملاحة الجوية بأنه تم وضع خطة التطوير إستراتيجية التى تشمل التعاقد على إنشاء شركة جديدة لمطارات الأقمار الصناعية بتكلفة 65 مليون جنية، يتم تنفيذها خلال 30 شهراً، وذلك لقضاء على مشاكل الإتصالات بين المطارات المصرية ومركز الملاحة الجوية المسئول عن إدارة الحركة الجوية فى مجال الجوى لصرى وكذلك من المركز وسير الطائرات فى الجو، صحت نفس المعلومات الراد رية من شركة محطات الرادار المدني المنتشر فى مصر.

الدولى للنولى للطيران

يقام معرض "إفكس" الدولى للطيران بمدينة شرم الشيخ فى الفترة من 7-10 مارس الجارى، وقد تم الإنتهاء من إعداد جميع البرامج اللازمة للتسويق للمعرض من خلال مختلف المعارض الدولية ولبرهعات العالمية للسباحة والطيران بمختلف دول العالم، وقد تم إعتماد قطاع الكرك بمصر للطيران للسباحة والأسواق الحرة كشركة السباحة الرسمية المسئولة عن هذا المعرض، كما تم إعداد وتجهيز موقع خاص على الإنترنت يحوى برامج سياحية مميزة ياجدى عشر لغة.

قرية بضانغ جديدة

يولى الفريق أحمد شفيق وزير الطيران المدني اهتماماً كبيراً بتطوير قرية البضانغ الحالية وإنشاء قرية جديدة لإستيعاب الزيادة الكبيرة المتوقعة فى تجارة الترانزيت بمطار القاهرة بين أفريقيا وآسيا وأوروبا، ومن المتوقع تنفيذ هذا المشروع فى العام المالى المقبل على مساحة 24 ألف مترمربع.

الإشادة لإمكانيات مصر للطيران

أشاد وفد هيئة سلامة الطيران المدني الأوروبية بإمكانيات مصر للطيران للصيانة والأعمال الفنية، وقد حصلت الشركة لأول مرة فى تاريخ شركات المنطقة على شهادة اعتماد من الاتحاد الأوروبي "إيأتا" التى تسمح لها بصيانة الطائرات الأوروبية والأمريكية، وقد صرح المهندس عبد العزيز فاضل رئيس الشركة بأن هذا النجاح جاء نتيجة تخطيط جيد منذ عام 2002 للحصول على هذه الشهادة التى تعد فقرة فى تاريخ مصر للطيران.

المصرية تتقل

أرقام

حققت الشركة القابضة للطارات والملاحة الجوية المصرية صفافى ربح قدره 92 مليون جنية فى الميزانية الأخيرة التى إعتدتها لصحة العمومية بزيادة مليونى جنية عن العام السابق.

تسمية فترات التنمية في تطوير الإدارة

بمقام محاسب / سعيد رجب شرف
المستشار المالي والإقتصادي

إن الأساس هو خبر الإنسان لأي منتج - ولذا، لأي دولة تبنى النموذج الإنساني في إعادة الجهد البشري يجعل منه قوة اقتصادية منتجة لنفسه ولا يفسدها أو يضيعها في هوانها. ذلك لأن العالم أجمع، فالنوعية الشاملة الرافقة فينا بساعة التنمية البشرية - لأن جودة التعليم هي التي تخلق الإنسان الذي يتجلى في نظام الجودة الشاملة في النظام الاقتصادي الحالي الجيد الذي يقوم على المعرفة الكونية - كما أن جودة التعليم البشري هي لب لباب الدور المحوري في حضارة المعرفة الجارية والمقصود بها حضارة العقل والشكر.

هكذا يمثل عصرنا أساسياً في التنمية الشاملة - فهو أداتها وصانها وهو في نفس الوقت هدفها - وتنمية الإنسان في مجالات علمية ولتكنولوجية والفنية والثقافية والإقتصادية والإجتماعية والأخلاقية وصرف في مجالات العلمية والانسانيات، وأخرى أصبحت حتمية - لا ثروة الأمم في عصرنا الزمان تعتمد على ما تملكه من ثروة بشرية وليس كما كانت في الماضي على قدر ما تملكه من ثروات أو موارد طبيعية.

وتنمية البشر وأحداث تنوعهم وتوزيعهم لا يأتي إلا عن طريق التعليم في جميع مراحله حيث التكوين والتثقيف والتدريب والتأهيل والممارسة الثلاثة لعم في إطار ثقافي سوى من القيم والأخلاق والسلوك والقدرة، الفطنة، والإبداع، وقوى الإبداع.

وأما كائن الإنسان في التكنولوجيا الحديثة لتحقيق التنشيط وزيادة معدلات نموهما أصبح قيمة إذا لم يقابل باستثمار مماثل في القوى البشرية التي تدرك إدارة وتشغيل وصيانة وتطوير هذه التكنولوجيا - فالتعليم يستهدف أن يشمل تطوير ممكن للقدرة من خلال ثلاث محاور رئيسية ينفرد بها الإنسان في - أولاً المعرفة بدلالاتها الثلاثية وهي المعرفة العلمية والمعرفة الإنسانية والمعرفة الثقافية، وثانياً أنواع الفنون المختلفة بجانب محاولة فهم طرق إنتاجها مستقبلياً.

ولذلك فإن السلك والأخلاق، وثالثاً الخبرة والمهارات - ويعد ذلك التعليم التثقيف لأنه يستهدف في المقام الأول تنمية الإنسان - لأن التدريب أساساً يستهدف إنتاجاً مبدعاً موجوداً فعلاً.

كما أن تطوير التعليم أصبح ضرورة من أهم ضروريات التنمية البشرية حيث أصبح وثيق الصلة بينه وبين كل المؤثر في المجتمع لذلك فإن التعليم المستمر أصبح من الأمور الهامة وفي حداثه هذا المجتمع.

وعلى تحقيق تنمية قدرات الأفراد صفة مستمرة يحد العمل على الأمانة العلمية المبكرة. ثانياً: أعمال مبدأ تكافؤ الفرص، ثالثاً: التوسع في التعليم، رابعاً: التميز في التعليم، خامساً: العناية بالبيئة الشاملة.

وبموجب هذه الأسس يتمثل التعليم كالتالي - أولاً: تنمية الطول المبركة - فانه يجب أن يضع التعليم النية الأساسية الشاملة في السنوات الأولى من عمر الطفل والخصائص السلوكية السائدة في العمر - لكن جزءاً من هذه السنوات الست لا يجب أن يقع تحت سيطرة المؤسسة التعليمية فقط - وفي السنوات الأربع الأولى من العمر - لذلك من المهم أن توجد آلية تضمن قدرات الطفل في تلك السنوات والإستعداد منها - ويجب أن تؤكد أن استثمار مرحلة الطفولة المبكرة في التعليم وتنمية قدرات الطفل العلمية يجب ألا يتم على حساب حق الطفل في ممارسة طموحه - على أهم التوفيق بين متطلبات التعليم وحق الطفل في التمتع بطموحه وإشباع حاجاته العلمية كاللعب والاختراع والمطعم والتعبير والإبتعا، وحب الاستطلاع والتجارب.

ثانياً: أعمال مبدأ تكافؤ الفرص - يجب معاني اهتمامنا بالطفل في سنوات الأولى من حياة تنمية قدراته وإشباع حاجته الطبيعية من الحب والاحسان أو التواصل - إهتمامنا به من حيث تقدمه في التعليم والعمل على تطوير مهاراته.

ثالثاً: التوسع في التعليم - فكما كانت مع التعليم أطول كما كانت قدرة الإنسان وفرصة الاقتصادية والإجتماعية أكبر - فكما زادت فرص الإنسان في التعلم أكثر كلما زادت معرفته وإمكانياته في التقدم والرفق أكثر.

رابعاً: التميز في التعليم - حيث أن صناعة التعليم متمثلة في خلق مواطنين قادرين على المنافسة فيهم يكونون القدر على التفاضل مع غيرهم في فرص العمل وفي مجالات الترقى.

خامساً: الجودة الشاملة

وتحقيق هذا المبدأ يجب الإهتمام بالتعليم المتميز - فالعالم اليوم في إطار النظام العالمي الجديد قد اجتاحت كل المواجهات والسدود والحدود واعتمدت مبدأ الجودة الشاملة حيث أصبح المبدأ هو الوصول إلى النتائج بلا عيوب وأصبح من المهم استثمار كل شائفة بشرية وعلمية كل مربية وكل إبداع من حيث البحث العلمي والإختراعات الحديثة

وتعتبر تنمية القدرات الوظيفية في محدد العامل التكنولوجي من المخيل والعلية الرئيسة لتحويل التعامل التكنولوجي في المجتمع وإبراده قدرته على توليد التكنولوجيا الحديثة والإستفادة من عطاياها تولد التكنولوجيا من الخارج وذلك تعاملين إثنين هما:

1 - مشدح جودة القدرات العلمية والتكنولوجية - أولاً: من إسهاماتها كما نرى في طريق توفير الرغبات لها وتطوير كفاءتها وإدارتها، 2 - تنظيم وترشيد الإسهامات الأجنبية في التعليم والسلع والخدمات ومن أهم أن نعرف أن تنمية القدرات الوظيفية تستمر توافر إطار إجتماعي وسياسي ومناع من شأنه إطلاق طاقات أفراد هذا المجتمع - فضلاً عن إنها تتطلب مستويات عديدة ومهارات مختلفة علمية ومهنية وعرفية - لذلك يتعين النظر إلى عملية تنمية القدرات الوظيفية نظرة شاملة محدث تصفع من:

1 - إتساح الأهداف التكنولوجية وإقتناع متخذي القرار بضرورة الإبتعا على القدرات الوظيفية 2 - وجود الحوافز المالية والأدبية 3 - توافر التوعية الأساسية اللازمة لذلك 4 - وجود نظام تسويد القيم والأخلاق والوعي اللائق لتطور العلم والتكنولوجيا. 5 - وجود الحافز الإجتماعي إلى التكنولوجيا وتطوير الشروعات العلمية التي تحقق ذلك. ويجب ألا تتوقف تنمية القدرات العلمية والإطار الإقتصادي والإجتماعي والسياسي الأخلاقي في المجتمع بل إن هناك إطاراً دولياً ينبغي أخذه أيضاً في الإعتبار خاصة مع ما يتسم به العصر الحالي من متغيرات دولية سريعة بالإضافة إلى مشكلة زيادة السكان - فضلاً عن الأزمات البيئية والتلوث وتضيق الموارد الطبيعية وتطور التكنولوجيا الإتصالات والمواصلات وتطور الإبتكارات ومصادر الكون والشرورة العلمية في وسائل الإنتاج، وكذلك

الرغبة في التغيير والتخلص من المنتجات القيدية والتمتية القدرات الذاتية للأفراد فهدا موقع أهمها قنوات داخلية تنميها قنوات خارجية فمن ناحية القدرات الداخلية فهي جهات التعليم والتدريب ومراكز البحث والتطوير التكنولوجي وقطاع إنتاج والصنعت - أما القدرات الخارجية والمقصود بها الدولية فهي التي تنظمها إحتياجات نقل التكنولوجيا والإستثمار الأجنبي والتعاون الدولي - كما ينبغي أن تكون تنمية القدرات الوظيفية من طريق التعليم والتدريب وفي إطار العلاقة بين قطاعات التعليم التكنولوجية وتنمية القدرات الوظيفية نجد أن العملية التكنولوجية تبدأ بوجود طلب أو حاجة إلى تكنولوجيا إنتاج سلعة أو تقديم خدمات ويستتبع ذلك تقرير إداري من:

1 - الجدول إلى تولد تكنولوجيا محصلة. 2 - نقل تكنولوجيا أجنبية. ففي حالة القدور، إلى تولد تكنولوجيا محصلة فإنه يتطلب توفير وتنمية قدرة منظمة على توليد الإختراعات والتكنولوجيا إنتاجها بهدف التعرف على ما يمكن تنويره منها بالقدرات الخاصة

أما قبل التكنولوجيا الأجنبية فيتم عندما تكون التكنولوجيا خارج إطار قدرة المجتمع ويتقرر استثمارها من الخارج. وفي حالة أخرى يمكن إحضار قرار تطوير تكنولوجيا محلية - وفي هذه الحالة فإنه يتم أولاً دراسة البحث وتطوير وتصميم المنتج ثم إنشاء وتصنيع المعدات ثم يتم التشغيل والإنتاج والتسويق والتوزيع إلى التقييم والتطوير وفي كلاً المائتين (توليد تكنولوجيا محلية أو نقل تكنولوجيا من الخارج) حيث يمكن مراكمة البحث الدور الرئيسي - ومن ثم ينبغي التخطيط وإحداث القرار على مدى وقت من نقله من الخارج وما سبل تطوير محلياً وقت مقرر فحتى تتمكن هذه المراكز من تطوير التكنولوجيات المطلوبة محلياً أو الإشتراك في كلاً الحزمة التكنولوجية المستوردة ومحاولة إنتاجها محلياً.

وإلى أرحم أن يكون قد وفقت في عرض موضوع تنمية القدرات الإدارية - أتمنئ هلا - الألام من تنمية القدرات الإدارية - وله ولي التوفيق -



Barwil



SERVING ALL OVER THE WORLD



Summary



118207

BULCON



NAVIGATION MARITIME
BULGARE, VARNNA

DOPOD VEDITHI NEELAN
& MIDDLE EAST.Barwell
and others at the same time as

58, 85, 943 9491 11040

Part A Marine Section
including handling of E-logs and Logistic Procedures



0111 401

$$18.25\% \text{ } ^{235}\text{U}, \quad 0.72\% \text{ } ^{238}\text{U}, \quad 99.03\% \text{ } ^{238}\text{U}$$

Shen Nengde, Manager, Shanghai Zhongyuan Chemicals Co., Ltd.

Sunder, Yashraj
Sunder, Yashraj
Department of Mathematics



Barwil

office:

e-mail: barwil.alexandria@barwil.com
Internet: www.barwil.com



وفي أولى مقترحات الغرفة لوزير النقل

تقريباً على مانشتر حول بيع شركات الحاويات المصرية لشركات عالمية

رئيس القابضة للنقل البحري:

بيع شركات الحاويات للأجانب لن يؤدي للاحتكار



وأوضح يوسف أن التصيب من الحاويات ضعيف جداً ولا يزيد على 2 مليون حاوية سنوياً لكل الموانئ المصرية رغم ما تشعق به من مخاطر حرجية. في حين يقدر عدد الحاويات التي تدخل ميناء سفطافورة بنحو 24 مليون حاوية! كانت الغرفة القابضة للنقل البحري قد أعلنت شروطاً يجرى عرضها مالياً لبراءة ثلاث شركات للحاويات في الاسكندرية وبرورسيد وميناء وأن هذه الشركات تحقق ربحية عالية.

ملاحية عالية جداً لجبهة الموانئ المصرية. وأرجع يوسف الاتباع وزارة الاستثمار لسياسة بيع الشركات الأربعة لأحد لسياسات أياً من هذه الشركات بدون بيع استثمارات جديدة مستقلة بشارعها نظراً لخدمة لهاها والتي يطلب الاستثمار المشرق وهو ما يورده دخول شركات ملاحية ذات سمعة عالمية في هذا النشاط وهو ما يؤدي إلى جذب خطوط ملاحية للموانئ المصرية مما يهدد مصر لتصل على نصيبها العادل من الخطوط العالمية

١٢ كاتب - طالب سيف الدين - عمدة ITN في اللواء محمد يوسف رئيس الشركة القابضة للنقل البحري والتي أن يؤدي بيع شركات تداول الحاويات إلى خسارة لشركات عالمية إلى احتكارها لهذا النشاط. وأكد يوسف أن وزارة الاستثمار معلقة في الشركة القابضة للنقل البحري وضمت شروطها للمنافسة على المصالح الوطنية منذ بيع مثل هذه الشركات في سبقتها بمراسم استثمار ربحية هذه الشركات بل وزيادتها وتشغيل الفعالة المصرية وجذب خطوط

٢- الحرص على ألا يسيطر على هذه الشركات أحد ملاك السفن أو شركة ملاحية لضمان تحقيق العدالة و الشفافية في التعامل مع الشركات الملاحية الأخرى و توزيع الأعمال .
٣- كما ينبغي التاكيد من سلفة الخبرة لدى الشركة " المستثمر الرئيسي " ، مع توفر الضمانات التي بمقتضاها تحقق محطة الحاويات بعد الخصخصة معدلات عالية للأداء تتناسب مع المعدلات العالمية المعروفة و تزيد عن المعدلات التي يتم تحقيقها بالفعل ، قبل عقد صفقة البيع لمصلحة حاويات و ضمان تحقق مستويات معينة في الإدارة .

وفي نهاية الخطاب وضعت الغرفة بسفقتها أحد أمرق التجمعات المهنية المتخصصة في مجال خدمات النقل البحري خبرة أعضائها في حالة طلب المشورة فيما يتعلق بتحقيق هذه الضوابط و المعايير بالشكل الأمثل فيما يخص محطات الحاويات المصرية على وجه الخصوص .

بادرت الغرفة في عرض المقترحات وإبداء الرأي حول ما نشر عن بيع شركات تداول الحاويات المصرية لشركات عالمية لما تصف به هذه الاستثمارات من أبعاد إستراتيجية سيكون لها بالغ الأثر على السوق الملاحة المصرية .

وقد أشارت الغرفة في خطابها لوزير النقل ورئيس قطاع النقل البحري ورئيس هيئة ميناء الاسكندرية لبعض الأسس والمعايير التي تترى ضرورة توافرها قبل اتخاذ القرار النهائي فيما نشر منها :

١- السمي إلي أن يكون في كل ميناء أكثر من شركة لتداول الحاويات ، حتي لا يتحول نشاط تداول الحاويات في الموانئ من " حكر القطاع العام " خلال مرحلة مزنفة ملقضية ، إلي " حكر للقطاع الخاص " خلال المرحلة المقبلة ، و من المستصور أن الصورة الثانية لو تحققت فستكون أسوء في أداها و نتائجها من الصورة الأولى بما يستدعي وضع ضوابط لعدم الوصول إلي هذا الشكل .



شركة فينمار للملاحة

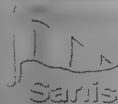
شركة مساهمة مصرية

FINMAR SHIPPING CO.



YANG MING LINE

陽明海運股份有限公司



يعمل بانتظام بين الاسكندرية وموانئ

اليونان واسبانيا وايطاليا وروسيا

لناقلات الحبوب من موانئ أمريكا الشمالية

وكندا وأستراليا إلى جمهورية مصر العربية



TRADIGRIN SHIPPING S.A.



الهندسية للحاويات

ش.م.م

أنشطة الشركة

شحن وتفريغ

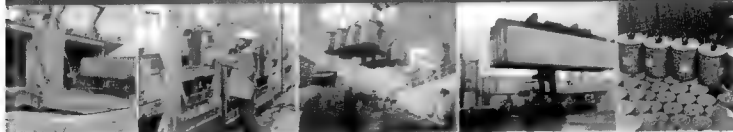
مزاولة أعمال الشحن والتفريغ لسفن تصنيع الفولاذ والسيارات

خدمة تشغيل ساحات

مزاولة أعمال تداول الحاويات والاستحواذ المرتبطة بها من أعمال التحميل والتفريغ والتثبيت والتفكيك والتفتيش بالمساحات بكفاءة لسراخ الحاويات المبردة والمسالمة

خدمة الحاويات

- خدمة نظافة وصيانة وإصلاح الحاويات المعدنية
- خدمة صيانة وإصلاح الحاويات المسبورة
- خدمة اختبار ما قبل الرحلة لمطويات المبردة (PTI)
- خدمة تسليم الحاويات المستأجرة



www.ship-crew.com

٨ شارع محمد رجب (إتصاد ملاك البستان) خلف فندق ميركوري - سابا باشا - الإسكندرية
تليفون : ٥٨٤٢٣٩٨ (٠٣) تليفون/فاكس ٥٨٤٢٥٢٨ (٠٣) ص.ب. ٢٢٠ سيدى جابر - الإسكندرية

ففي مقابلة مع إذاعة BBC سألته المذيعة (ماتة زكار) في برنامج (نقطة حوار) عن السبيل للخروج من أزمة الرسوم الكاريكاتيرية فكانت فكرة هذا المقال).

ما لكمي لا ترجون الله وقاراً؟؟!!



نحن نتسول اعتذاراً أفضله أن يعين من مجتمع غربي ليكمل بمكاييل على الدوام. إن الإساءة للرسول الكريم صلى الله عليه وسلم بدأت أول ما بدأت داخل المجتمعات الإسلامية. أسكن النبي صلى الله عليه وسلم يوم غايته الظلم وشاع الفساد. أسكن له (ص) يوم ظلم المسلم أخاه المسلم. يوم انهارت الأخلاق وعم الانحلال. يوم تبدلت المفاهيم وصارت الأخلاق والمبادئ رجس من عمل الشيطان وصارت الخلاعة والبلادة والنفاق هما الأسس الحاكمة. يوم انبطح الحكام المسلمون أو الذين يحكمون دولاً إسلامية أمام أوامر وغيات سيد الكون المقيم في البيت الأبيض. أسكن للنبي يوم حوريت لا إله إلا الله في بلاد الإسلام وطغت معالم الحضارة والتاريخ الإسلامي وابتلت الأنظمة والحكومات الإسلامية وخصوصاً العربية منها تتصل من كونها حكومات وأنظمة لدول إسلامية. وبدأت تلك الأنظمة ضرب الدولة الإسلامية التي تدعو إلى العودة إلى مبادئ وأخلاقيات الإسلام حتى أصبحت الآن وأخرج من تحت عباءة هؤلاء من فرق وعمل وجهات ترتدي لباس الإسلام وتدعو باسمه كتهنئة في الواقع كانوا يعيدون كل البعد عن الإسلام السمع قبيحاً سلسلة. الجهاد العشوائي، الذي لا يفرق بين قتل النفس بالحق وبالباطل وبالفعل سطر هؤلاء تاريخاً جديداً للحركات الإسلامية التي أصبحت يفرق عن تعاليم الدين وصارت معروفة باسم (الإرهابية) والحقيقة أن هؤلاء وجلو تعاطفاً وصل لدرجة التأييد من القاعدة العريضة للشعوب الإسلامية والسبب من وجهة نظري هو هذه الحكومات والأنظمة الإسلامية وإزدواج وانحراف التعاليم العربية التي تكره كل ما هو إسلامي حيث لا فرق في ذلك بين الكفاح والنضال المشروع لجماعة مثل الإخوان المسلمون، سواء في فلسطين أو بقية البلاد العربية وبين جماعة مثل التكفير والهجرة والخلافة. صارت في ذلك الأمر حرص بيض. لقد صنعت الأنظمة الحاكمة تلك الجماعات عندما فسدت تلك الأنظمة وبدأت تلك الأنظمة حربها الضروس ضد تلك الجماعات مستغينة في ذلك بالغرب الذي وجد ضالته كي يعيد لحظة الاستعمار والتدخل السافر في مقدرات هذه الشعوب. إذا القضية ليست وليدة الرسوم الكاريكاتيرية العنصرية التي رسمها حقير في دولة حقيرة ومجتمع حيواني شوهائي لا يعرف إلا لأخلاق طريقاً ولا للمبادئ طريقاً. القضية بدأت هذا، وإن الإساءة بدأت هذا، القضية صنعتها بأنفسنا ضد رسولنا ومعتقداتنا وحضارتنا.

إن فوز "حماس" أذهب حماس الجميع بأن مشروفاً إسلامياً بدأ يظهر ويرى اللون بعد نهجنا الإخوان المسلمون إلى أن مصر ومشاركتهم في الحياة السياسية المصرية. إلى أنرى أننا نعيش مرحلة (غروب) للمشروع القومي العربي، ومرحلة (شروق) للمشروع الإسلامي الشامل ولكن من صنع الحركات حاضرة بعداً عن الشعوب. لابد من المشاركة ... المشاركة البناء العاقلة الواجبة التي تحترم العقل وتبلى من شأنه (أفلا تعقلون)، (أفلا تدبرون)، (أفلا تبصرون).

إن نزيل الرارات والأعلام عليها شعارات إسلامية؟ كلا .. لا هذه ولا تلك. الاعتذار المطلوب يكون بالفعل والتمس الجاد المنطوق. يكون بالصديق في القول والفعل. يكون بالفعل والمصاراة بين الجميع. يكون بمعالجة القوم والجهل والبرص. يكون بالبرية والسلبية. يكون ببحث الحضارة الإسلامية من مرقمها. يكون بإحكام العلم والطمأن .. علم الدين وعلم الدين على السواء. إن مشاركة المسلمين في الطب والهندسة والجغرافيا والفلك والكيمياء والطب، الإسلام والمسلمون ولكن حضارة بعداً. أس سينا .. أين الهيثم .. أين رشد .. الخوارزمي .. أين خلدون .. أين الفلاس .. وغيرهم الكثير والكثير في شتى مجالات الحياة. إلى وحدة الهدف لابد من أن تسود وتصبح الأولوية القصوى ولكن من يجمع المسلمين بينهم من قادهم إلى طالع على هذه الأزمة تزايد تارة أحياناً بعدما كانت متعجبة. على هذه الأزمة تطلب المشاعر ليسهل قيادة تلك المجموع الجمعة باله والتائه في الطريق القديم. على هذه الأزمة تجمل العالم الإسلامي يعرف أن شفعه وإنه ليس من قلة ولكن من كثرة بلا أنياب وصفق الرسول الكريم عليه كفتاه السيل.

ثم ماذا بعد ..
 * تأجيل انتخابات الهيئات هذه عامه بحدثة (طبعة القاهرة) عفاً (إصدار القاهرة) على نأر هامة. بوزارة أنشأنا ما هو القوم الجديد للارتداد. أي وألحقوا حدة (سورابها) هاتم الجاهل في الكفة وتأجيل تلك الانتخابات هي الإجابة الأهم والأطرف في هذا السيناريو .. فكل .. فقرة العبارة الصام .. أي سلام .. فكل أنباء السلام حديده الفرق سلام الشجوان مان بدون حركات. والبلارة العلام عفاً درواكر العلماء ستمتون حتماً بعد فترهوه الخفية.
 * أشرح (التوراه) متهمه السأكر شرراً واقفاً وأهنا صادقاً مخلصاً لقضية الإسلام والاربابية والمندحة على القوم .. هذا وهذا؟
 * إن أطلقت الجماعات للأمام ومئات الأبهة العابة للزفة إلى الصادات والوادات ومثلهم سره يروا أن هناك مقاومة للظهور والتحدث بهذه العبارة.

ووصلت والتي تسأله! أهي وصلنا إلى هذه المرحلة من الهوان والجنس لا نستطيع معها أن ندافع عن نبينا صلى الله عليه وسلم بما يليق بشخصه العظيم! إن أممة الإسلام ليست خروقة متشاكاة أمام ثقافة أعداء الإسلام في الغرب ومفهوم الذي يدعونه، إن أشد ما يؤلم النفس ويؤثر فيها تلك التصرجات التي تصدر من مسلمون يطيلون اعتذاراً ولحنون في الطلب حتى ترحل الإعتذار والتسليم. الاعتذار غير مطلوب فالمسلمون لا يستحقون اعتذاراً. والاعتذار لو جاء من إعتذار من المسلمين الرسول الإسلام عني ما فخرنا في حق وفي تعاليمه وفي طريقة الفحول التي رسمها لنا يوم ساد المسلمون العالم من أقصى الأرض إلى أقصاه. إعتذار الرسول إن يقل إعتذاراً حقيراً من مجتمع حقير. لكنه سيؤذي راضينا أنه أو أحسننا صنعاً واعتذاراً نحن هل صلى الله عليه وسلم. ولكن كيف يكون الإعتذار! هل نتجعب في ساحات المساجد ونحن أمريكا وإسرائيل والبربر وتدعو على الضامير! هل نملأ الدنيا صلحاً وضجيجاً؟

هل يمكن لـ 40 شخصاً أن يحددوا سعادة الإنسان؟

متى يشعر
الإنسان
بالمسعادة؟



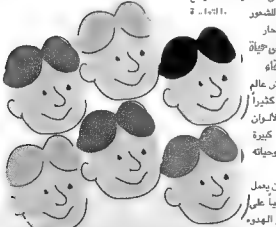
بقلم / وسام غنيم

والراحة فهو من المشفرة التي تتراح له، النفس الإنسانية وشعور بالسعادة. الأرق: سعادة ما يعكس حالة من الرومانسية ويساعد على الاسترخاء ويخفض درجة المراقبة ويطلب ريقه دائماً لتكون سعيداً.

الوصفي: يسبب حالة من اللزور والبهور الأسرى سواء في اللابس أو ديكور المنزل ومن هنا يلزم الإبتعاد عنه. الهمسقاألى: هذا اللون له فعل السحر في المساعدة على تعديل المزاج والشعور بالرضا والسعادة.

الأبيسي: يشع السعداء ونقاء ويمكس اللامع الطوبى ويظهر الطبية والبراءة. وأشياء: لا أستطيع غير القول أن المصدر الحقيقي للسعادة هو لرضا والإقتناع بأنمر الله وإيمان بالقدر، والقدر فالسعادة شئ نسبي يختلف من إنسان لأخر ليس له أي مقياس وحتى لو فُزعمت الأمور يجب أن نجد إلى له وحده ليس للإستعارة ولا لشيء آخر. وراحة نفس صافية.. خير لك من الساعات في ظل القصور العالية

●●●



عام أن الصحة البدنية وسلامة الجسم كانت أفضل المؤثرات للسعادة بالرغم من تأثير الدخل النسبي على درجات الشعور بالرضا والسرور.

• واكتشف العلماء أنه كلما كان الدخل المادي الذي يحققه الآخرين أعلى كانت درجة سعادة الإنسان أقل وخاصة خلال سنوات العمل والكسب من حياته.

هل العلاقات السوية تحدد السعادة؟

لاحظ الباحثون بعد متابعة أكثر من 700 زوج ونوعية من الأزواج الذين إتفقوا على العمل معاً لتحقيق أهداف مشتركة مثلاً كترشاء منزل جديد أو إنجاب طفل أظهروا شعور كبير بالرضا والسعادة والإرتياح النفسي في علاقاتهم الزوجية وكذلك تقاضهم مع بعض ومتناقضهم لأى مشكلة والتوصل إلى حلول مشتركة ترضى الطرفي.

فالعلاقة الزوجية علاقة ليست انشائية بل تنائية ويوجد القليل من الإختلاف فيها كسحبها مزيد من التماسك والإقترب والحب والنجاح وقد اكتشف الجهاز المركزي للتنمية والإحصاء عام 2005 أن هناك حالة طلاق كل سنة تقابل من بين كل 100 حالة زواج وصل إلى أن هناك تأثير بالبالغ من المؤسسات التيقظونية لبرامجها نماذج سوية وشعرة من الأزواج وافضة السعادة مما يسبب في حدوث الطلاق وإنتشار الخلل

براسة ثبات أن الأثرأا أكثر شعور بالرضا والسعادة من الفراق ومن هنا إنطلق سؤال هام وهو

هل درجة سعادة الإنسان تعتمد على مقدار المال؟

• قد وجد باحثون أن درجة سعادة الفرد تعتمد على مقدار المال الذييجمعه إقرانه بمعنى أنه كلما كان أقرن أكثر من حوله كانت درجات إنسيابه وتعايشه أكبر • ووجد الباحثون أيضاً عند إستخدام بيانات المسح الإقتصادي العام لفترة من 1973 و 2003 مقارنة بالسنين وبخل العائلة الكلى ومستويات السعادة العامة للأفراد الذين تراوحت أعمارهم بين 30 و 64

ويرى العالم أن كارة الإنتشار أكبر من كارة تسواي التي ضمرت جنوب شرق اسيا العام الماضي وكرر أيضاً من الأرواح أن حصنها هجمات المادي عشر من سبتمبر 2001 بمنات المرات

والامر يحتاج إلى إتفاقيات عالمية شاملة ومباشرة لتقليل الأبعاد المخضفة من حوادث الإنتشار الكاملة أو محاولاته والمشكلات المرتبطة به أو السلوكيات المؤدية الأخرى.

أوضح العلماء أن الإنتشار ينتج من تقاقل معقد لعوامل سببية معينة منها الأمراض النفسية والعقلية والفقر والإنسان والبيئة الإجتماعية وفقد أي عزيز وصعوبات التراسل مع الآخرين ومشكلات العمل مما يستدعي توافر خبراء وإختصاصيين في المجالات الطبية والصحية والنفسية للتغلب على مشاعر الإحباط التي تدفع إلى الإنتشار

وقتل النفس وتقوم المخاطر وتؤثر الخدمات الطارئة والعلاج قصير وطويل الأمد ويرى المسؤولون أن توفير طواقم من الفقراء والخصمين لا يكفي لحل هذه المشكلة بل لابد من أن يعمل الناس جنباً إلى جنب لتقليل عدد الأشخاص الذين يحاولون قتل أنفسهم والتخفيف من السلوكيات المؤدية في المجتمع

ما الذي يحدد سعادة الإنسان؟

قامت مجموعة من علماء الإقتصاد الأمريكيين بدراسة ثبات أن الأثرأا أكثر شعور بالرضا والسعادة من الفراق ومن هنا إنطلق سؤال هام وهو

هل درجة سعادة الإنسان تعتمد على مقدار المال؟

• قد وجد باحثون أن درجة سعادة الفرد تعتمد على مقدار المال الذييجمعه إقرانه بمعنى أنه كلما كان أقرن أكثر من حوله كانت درجات إنسيابه وتعايشه أكبر • ووجد الباحثون أيضاً عند إستخدام بيانات المسح الإقتصادي العام لفترة من 1973 و 2003 مقارنة بالسنين وبخل العائلة الكلى ومستويات السعادة العامة للأفراد الذين تراوحت أعمارهم بين 30 و 64

**شخص واحد يتأثر كل 40 ثانية
أن الرجال أكثر ميلاً للإنتشار
من النساء.. لماذا؟**

حيث أشار تقرير من واشنطن أفاد بشي جديد مثير للذهلة أن شخصاً واحداً في مكن ما في العالم يتنحر كل 40 ثانية مما يتناق مع الحقائق لتي سجلت سابقاً بأن شخصاً واحداً على الأقل يحاول التفاضل من حياته كل ثلاث ثون وأوضح هذا التقرير الذي أصدرته "منظمة الصحة العالمية" بمناسبة اليوم العالمي لمكافحة الإنتشار" والذي يوافق العاشر من سبتمبر من كل عام أن عملية إنتشار تتم كل 40 ثانية وهو ما يمثل حوالي مليون وفاة تحدث سنوياً في العالم ومن المتوقع أن يرتفع هذا العدد إلى مليون ونصف بحلول 2020

**فقر الخبراء ومنظمة الصحة العالمية تنبأه
بفائفة الإنتشار**

أشار الخبراء إلى أن الإنتشار يشكل ما يقرّب من نصف الوفيات السببية في العالم. بدأ ظهرت حوالي 6003 حالات إنتشار وفيات غامضة في بريطانيا وأيرلندا عام 2003 وهو ما يوقع عدد حوادث القرن بأكثر من ثلاث مرات ويصل اليوم العالمي لمكافحة الإنتشار تعاوناً وثيقاً بين الجمعية الدولية لمكافحة الإنتشار ومنظمة الصحة العالمية ويحمل المسؤولون في إحتفالهم بهذا اليوم السنة الثالثة على التوالي في تحقيق إنتباه عالمي لثل هذا الموضوع الإقتصادي لهم من خلال الرؤية الدولية للجمعية التي لا يتسبب الإنتشار في وفاة الكثير من مواطنيها ونسائمه في تحقيق حالات الإحباط والمنزل الإقتصادية من خلال الإستمع للأشخاص بشكل مشوق فيه وتقبلهم بدون تحيرة أو تمييز

إرتفاع معدل الإنتشار بالدول الغربية

أشار الخبراء في بيان صحفي صدر قبيل الإقتصاد الدولي بمدينة دوربان بحسب أفريقيا لحاسة السعادة الإنتشاري في التغيرات المتتالية إلى أن أعلى معدلات حوادث الإنتشار وقعت في مناطق أوروبا الشرقية يليها أمريكا اللاتينية وأقل الدول الإسلامية.

... إنه حقاً سيد عصره وزمانه بقلم/ ولاء حمزة

كان الفنان سيد درويش نابغاً عصامياً طرقت طريقه بين الأنشوك واستطاع أن يجتاز المخاطر والعقبات وأحرز في الفن غاياته لم يبلغها سواه .. لقد نشأ في بيئة شعبية أنفعول بها فأوجت إليه موسيقاه العربية الأصيلة .. لقد كانت مدرسته واسعة الأفق بعيدة المدى إنها مدرسة الحياة .. إن هذه السطور القليلة القادمة هو أقل شيء يمكن أن نهدية إليه مجلة إنترناشيونال عزيزي القارئ بهذا العدد في إطار احتفائنا بذكرى مولد الفنان السكندري العظيم الذي يستحق منا كل احترام وتقدير وفيه بنا نفوس في أعماق البحار بعيداً هذا الفنان ..

إن سيد درويش هو سيد من نحن الموشح القديم والشديد والسرجه الغنائية الشاملة مخلف الاستعراضات والألوان الشعبية. لقد فاد الفنان الخالد جانب من التقدير في حياته واشغل الناس بما كانوا فيه من أجن أيام جمال عبد الناصر .. لقد كتبت الموسيقى هي الأداة والسلاح الذي وجد فيه مكانه إلى جانب الرواد في المواطن الأخرى من هذه النهضة الشاملة.

سيد درويش ولحنه ونبي حاشته

«كوبركي» كنية، حتى شعبي موضع متوسد مدينة جسر ويقع على رموه تحمل أهلها في شبه عرلة من أحياء الإسكندرية كلها - إرتة صيته ويوت عتيقة تشير إلى ما كان يعاينه سكانه من كنجات في سبيل الحياة وهي الآن على نحو ما كانت عليه قبل قرن من الزمان إذا استثنينا ما أجود بها من بعض الجاني والعمارت الحديثة.

في هذا الحي الشعبي القديم في شارع طوفة المصمما كان يوجد جالوت صغير يحتضن على حيطانها بيتك المعلم «درويش السيد» وكان يجلس في مسكن متواضع في شارع سوق كوكب الككة حيث تقسم مع أسرة المخلقة معه ومن روجبه مولده - التي أتت فريضة الحنج على أثر وفاته واشتهرت في الحي بعد ذلك باسم «الحاجية مولود» - وأولادها فريدة وبسم وسرور وزينب وكان يعيش الكريمة على طرفة العين في مالكو إلى العيش واستطاعت الأسر أن تعتمد على هذا الجسد قدعة بالحياء واعتاد أهل الحي أن يستمعوا في المساء بعد فراغهم من العمل اليومي في مقهى صغير كان المعلم «درويش السيد» مولده وكان أكثر ما يتناولون في إسماعهم وأحاديثهم شئون السياسة وليس في ذلك ما يدعو للرمز وهم يرون في كل صباح رمسا «طابية كوكب الككة» وقد صارت قلعة يمسكها جنود الإنجليز .. في هذه الظروف السياسية والاجتماعية القائمة كان مولد «سيد درويش» في صباح اليوم السابع عشر من مارس عام 1892 م وفي عام 1899 م كانت لخدمة الأولى حيث كانت وفاة والد قبل أن يتجاوز السابعة من عمره ففوتت الأم لاشقون وظلما على تربيته.

دور المبادأة في حياة الشيخ سيد همد طبعه من مصادعات التي لعبت لأوراسا الخطيرة في حياة الفنان .. فلما صدقته في التي أتت له عن إصدقه بالكتاب من مولود أن يلتقي يعلم عظيم الشرف .. كثير إلى إلى الأناشيد والمقامات الغنائية التي كانت ترددها الجماهير في إستهلال الحفلات في ذلك الحين .. ثم تأتي المصافاة الثانية حين إنتقل سيد درويش إلى المدرسة فيجد فيها طغي الخمد إلى جانب مولف آخر شغوف أيضا بحفظ تلك الأناشيد وتقنياتها للتلايد .. وهناك مصادفة أخرى وهو إلتحاقه بالمعهد الديني بالإسكندرية عام 1905 م والذي كان مقره

مسجد أبي العباس نظراً لما يتمتع به من حسن تسيو القرائ الكريم وكان يتننى أن يكون على طراز كبار القرويين والحشدين في استقبال أيامه ولكن تيار الفن كان جارفا فصره بدافع الوجهة المثالية على عدم التفرغ للدراسة وراح يقضي تلك الرغبة بإنشاء في الموالد والمخلات الأثارة وكانت بدايتها في كوكب الككة وأدى عدم التفرغ للدراسة إلى فصله نهائيا من المعهد وكانت والدته غير راضية عن ذلك وأجندت الأموات تتناقله ويعر يسير في إتجاهه التي على غير مدى حتى جاءت المصادفة مرة أخرى تابع دورها عندما أشار على أحد أصدقائه المعلم في المعمار وكانت الحاجة إلى كوكب كركض سفسا فقبل وعرض السيد في أحد براول مهنت الجندية عاملا يطلى جدران المنازل وكان يردد على إسماع زملائه نداء الله .. من الأغاني ما يبعث لهم النشاط ويضعهم إلى مواصلة العمل ومضاضة الإنتاج ويكسب القدر مرة أخرى ليسانك ذلك الموهبة حيث كان يجلس المعلم ابن عمه الله في مقهى يجوار البقاء الذي يعمل فيه سيد درويش .. فاضفى إلى أعانيه وخشوفه ومطيرة أداته وسرعان ما قرر مع أخيه .. ابن عمه الله مدير فرقة التمثيل والفنا .. ضم هذا الشاب إلى فرقتهم قبل العرض وانسم إلى الفرقة ورحل معها إلى الشام وكان ذلك في مطلع عام 1909 م وقد رزق في أثناء غايه وهو في طريقه من البحر بابته .. محمد الدرد .. ولم تكن هذه الرحلة أيضا إلا واحدة من محطات فطته لتفصله وكانت هناك غادة من تلك الرحلات الفاشلة التي قام بها وهو إكثانه من مساع موسيقى تلك الأنظار العربي ونظم الكثير من اصول هذا الفن واحد يتنقل من مقهى إلى آخر وقام بالسفر مرة أخرى إلى الشام ثم كانت المصادفة الكبرى حين إلتاح له القدر ظروف الهجرة إلى القاهرة سنة 1917 م ووضع القدر في طريقه أنصواء فغقت دفعا إلى مستقبل مرقق تهيت في ظروف العمل مع أفخاذ ألعمال جورج إسحق وحيد الرحباني وأسس صدق ويخبرهم من أعلام الموسيقى المسرحية.

سيد درويش وهو رجل حياته الفلانة .. لقد قاد العديد من المؤرخين والأدياء بتقسيم حياة سيد درويش إلى ثلاث مراحل وهذا ما ذكره .. محمد أحمد الحنفي في كتابه أعلام العرب .. سيد درويش - حياته وأثر عبقريته ..

- فالمرحلة الأولى من حياته من التي عاشها طوال مشرويه عاماً من عمره في تلك لا إسقرار فيه مع الاضطراب وعدم الأمان مع الظروف المحيطة التي لم يستطع معها أن يرمس خطه له ولا أن يحدد نفسه هدفاً .. ثم تأتي المرحلة الثانية التي بدأت ببرارة الشام والزيرة القلرية وكانت بداية في الإسكندرية والإقامة بها أثناء الحرب العالمية الأولى حتى رحل منها إلى القاهرة وهذه المرحلة تعتبر مرحلة التحصيل الحقيقي القائم على دراسة علمية فنية سليمة كما نند كتد كمرحلة الإنتاج للغالبية الأغاني والألحان التي صيغت في مسرحيات التقليدية من مسرحيات وفطاطيق إلا إنها مليئة بالتعبير والتلون والتوير ..

لما المرحلة الثالثة من حياة هذا الفنان تبدأ من وقت إنتقاله إلى القاهرة وإقامته فيها منذ عام 1917 م إلى نهاية حياته وهذه المرحلة هي القبة في بناء مجده الفني حيث ظهر فيها الأفراق العباس من عبقريته من ناحية الفاء المسرحي بصفة خاصة .. فلقد نعت مسرحياتها الغنائية تحت العشرين وكانت جميعها ليست ذات صيغة واحدة .. مع التعبير عن كل الطوائف من العمال والفقيرين والشباب والمراكبية وأولاد الذوات والبالاة وغيرهم ..

إيهنا ستعوات فقط تلك التي جعلت لسيد درويش هذا الفنان من طوائف إلى مسامع الظهير على من الزين فقد أدرج على من إنتاجه الخالد من الفناء المسرحي وكثيراً من الألوار .. رحلة الدواع .. والإنجاب .. الحياة بكل توافع كال مونه مفاجأة غير طبيعية لا متفطرة نظراً .. يتمتع به من مؤورين وكان ذلك في منتصف شهر ستمبر عام 1923 م حيث قام الفنان بمرارة الأمل والأمصعاف بالإسكندرية ولم يكن أحد



أكد الدكتور أحمد حجازي حبيب أكاديمية الفنون أن فكرة العلاج بالموسيقى فكرة فريدة من نوعها في عصرنا الحالي وهو يعد واحداً من المهتمين بالعلاج بالموسيقى وذلك لما تعكسه الموسيقى من حالات الشجن والروح والجنون، والعاطفة وتجديد الذاكرة وإيضاح العلاج بسماة الله الحسني التي تتم عن طريق الارتد والواصل إلى خلدنا المنح باسم معين من أسماء الله الحسني ما كان له الأثر الأكبر في إزالة الهموم والآلام.

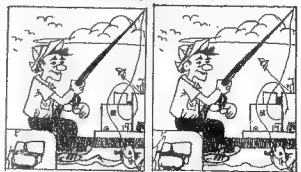


- * أخشى الناس من قنع بما تيسر له.
- * لا تتكبر فإن الكبر يهوى بصاحبه!
- * أصدقاء السوء يضررون أكثر مما ينفعون.
- * للحسنة نور في الوجه وسعة الرزق.
- * من رضي بما قسم له ... إستراح قلبه.

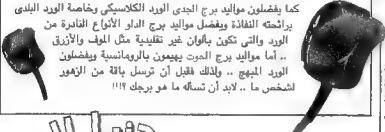
يتغير لون فراء الثعلب القطبي حسب فصول السنة .. ففي الصيف نرى لونه إما رمادياً أو بني .. ومع دخول الشتاء يبدأ شعر هذا الفراء في السقوط لينمو بدلا منه فراء ناصع البياض يلائم لون البيئة الثلجية التي يعيش فيها.

الطفل كثير البكاء... قليل الذكاء...
 حذر بعض أمريكي زروعي مشترك من أن الأهل
 أكثر عرضة من غيرهم لزواج شقيقاتهم
 اللاتي... وهذا لابد ألا يستهينوا به.
 يبكي الأطفال الضعيف لا يرجعهم إلى
 النفس أو الضيق المعوي ولا كان
 المحسن سببا طبيعيا للبكاء، فقلتم أنت
 يزول بعد 12 أسبوعا من بداية الطفل،
 كما أن الأطفال الذين تموتوا بفوات
 مستمرة وخفية وليس بسبب أي مرض
 سطوا درجات ذكاء أقل من أقرانهم في
 سنهم.

قام أحد الرسامين بنقل اللوحة الفنية التي بالربع (أ) إلى الربع (ب) ولكنه قد أخطأ سبعة أخطاء فهل تستطيع أن تكتشف هذه الأخطاء السبعة



يقول الخواء .. أن بريقك يحدد لون الزهرة المحيطة بقلبك .. فمواليد برج الحمل يفضلون اللون الأصفر ويمكن إرسال زهرة عيد الشمس له بينما يهوى مواليد برج الثور اللون الطبيعي تعتمد على لون أوراق الشجر ويمكن أن يدهمها أصعب من نباتات الزهور ذات الأوراق الخضراء ويهوى مواليد برج الجوزاء بسط أحساس شاعري ويفضاهو اللون الصغير من اللون الأصفر واللاتين بينما مواليد برج السرطان فهم يحبون اللون الأبيض خاصة القرنفل بينما مواليد برج الأسد فهم يحبون اللون البرتقالي تم زهرة التوتياء ومواليد برج العذراء يفضلون اللون الأبيض كما أن مواليد برج الميزان يفضلون المصقول على باقة قصوى أشكالاً واللاتين متعددة من الزهرى والورد أما مواليد برج الثور.. يفضلون اللون البنية وخاصة الورود المحيطة .. وعادة ما تكون الوردة الحمراء من نصيب مواليد برج القوس كما يفضلون مواليد برج الجدى الورود الكلاسيكية وخاصة اللون البلى وراحتهم الفاتحة ويفضل مواليد برج الحمل الألوان الغامرة من اللون الأزرق وتكون يملأون غير تقليدية مثل الحرف والأزرق .. أما مواليد برج الدوت يهيمون بالرومانسية ويفضلون اللون المجهج .. ولذلك تفضل أن ترسل باقة من الزهور لشخص ما .. لابد أن نقول ما هو بريقك ¹¹⁹



كيف تختارين تسريحتك المفضلة
لوجهك المميز:



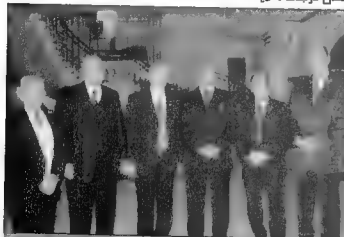
من المشقة الحدية والكثير من الفطامة الغنية والكاف

الحمى - نرياني - الجبى الأبيض - السريدن - ائسلعلون الجعل - الكزئب - اللؤن - ابرسؤن - اللحم الأحمر - الحؤوب مئى - البلىلة - قول الصؤبا

البرلمان الذي كان يسيطر عليه المحافظون.

[illegible]

نظمت الجمعية حفل اغفاء السووي يوم الاربعاء الموافق 21 ديسمبر 2005 باغحة الاحتفالات العرسية جاردنيه بالحديقه الحويله جمع اكابر الشخصيات في النبل وروسا هيئات المواي ومجالس اداره الشركات الملاحيه ولهيئ من الشخصيات العامه. وبحضور اللوا / محمود عبد الرحمن / شربس حس واللوا / عصام جوي والفوف / احمد صابر سليم / عصا الجمعية ومند من المشاركين من المجلس العربي الاول الذي نظمه الاتحاد العربي من بينهم وزير للنقل السووي ووزير النقل السوداني وتخلل برنامج الحفل عزم للاغفاء الرواد والمشاركون في النشاط القماي عن عام 2005 واعضا الجمعية الحاصلون على درجت علميه.



من اليمن
اليمن
اليمن



تكرم شركة MIA للمشاركة في النشاط الثقافي للجمعية



نهدي سيادة وزير النقل السوداني درع الجمعية



يقدم هدية تذكارية للريان
لاختيار شخصية عام 2005



استقبال: الهدف المشترك في المنتقى العربي الأول



تكميم اللوام / المرفق

إحتفالية الكنيسة المرقسية بعيد الميلاد المجيد

إحتفلت الكنيسة المرقسية بعيد الميلاد المجيد وقد شرف الإحتفال الأستاذ الدكتور محمد عبد اللاه رئيس جامعة الاسكندرية

الوكيل شارويم ودكتور محمد عبد اللاه والأستاذة واد شلبى والدكتور عيسى جرجس وكمال أحمد فى الإحتفال



دكتور محمد عبد اللاه رئيس جامعة الاسكندرية والأستاذة واد شلبى عضو مجلس الشعب السابق فى حديث جانبى

خبر

أقيمت يوم 2/3
2006 بنادى سموحة

بالإسكندرية بطولة
الجمهورية فى سباحة
الزعانف لمرحلة 11 سنة
و 12 سنة و 13 سنة
وهي الرحلة الأولى لبطولة
الجمهورية للسباحة

بالزعانف والفصوص ومن
المقرر أن تقام باقى



دكتور محمد صالح

المرحلة السنية وعمومى رجال وسيدات بحمام
أكاديمية الشرطة بالقاهرة يومى 16، 17 فبراير
الجارى وقد حضر البطولة الدكتور/ محمد صالح
مستشار وزير السياحة للفصوص ورئيس الإتحاد
المصرى للفصوص والإتحاد واللواء بحرى/ شريف
على حجازى رئيس منطقة الإسكندرية للفصوص



لواء بحرى/ شريف حجازى

وقاما بتوزيع الجوائز
على الفائزين وقد فاز
بالمرحلة السنية 11
سنة نسادى سموحة
وبالمرحلة السنية 12
سنة إتحاد الشرطة
الرياضى وبالمرحلة
السنية 13 سنة إتحاد
الشرطة الرياضى

رسالة ماجيستير

تم مناقشة رسالة الماجستير المقدمة من الدارس اسامة حسن فى يوم 13 سبتمبر
2005 واتى تحمل عنوان:

تقييم التلوث بالفلترات الثقيلة الناشئة من الصناعات فى نهر النيل وتأثيره على صحة الإنسان
دراسة حالة : نهر النيل

وقد تم خلال الرسالة دراسة حالة نهر النيل من خلال إختيار منطقة البحث فى محافظة
قنا وتم أخذ عينات من نهر النيل لتحليلها لمعرفة نسب المعادن الثقيلة وكذلك الخواص
الفيزيائية لهذه المنطقة وقد وجد أنها تعاني من التلوث الحاد بالرصاص. وقد تشكلت
لجنة المندقة من الاستاذة الدكتورة إيمان صيام، مشرف الرسالة والأستاذ الدكتور
عبد العزيز عبد القابض والأستاذ الدكتور على عبد الله كهيبة التحكيم.





ain
Arab Institute of Navigation

Second Announcement

The 3rd International Navigation Conference

MELAHIA 2006

Inland Water Transport

**15-17 May 2006
Meridian Hotel - LUXOR City
EGYPT**

Under the Auspices of

**The Minister of Transport
H.E Eng. Mohamed Mansour**

Organized by

Arab Institute of Navigation (AIN)

In Collaboration with

**Ministry of Transport (Maritime Sector)
The Gen. Authority of River Transport**

Sponsors

- Arab Academy for Science & Tech. And Maritime Transport (AAST)
- Holding Company for maritime & Land & River transport
 - River Nile Research Center
 - Chamber of Floating Hotels
 - Sokhna Port Development CO

The Arab Institute of Navigation
Sebaei Bldg., 45 Street, Miami, Alexandria, Egypt.
Tel. +203/550-9824; Mobile: +20/10-161-0185
Fax. +203/5509686
E-mail: ain@aast.edu
www.ainonline.org
www.aast.

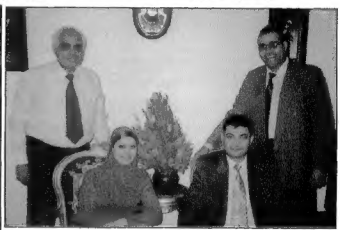
يحتج انة ناشيونال



في حفل بهيج ضم الأهل والأصدقاء تم خطوبة الأنسة ريهام أحمد
رضوان على الأستاذ تامر عقيل محمد وأسرة المجلة تهنيء العروسين

العريس/ فخر الدين محمود القلاوي
العروس/ إيمان سعد

العروسه / إيمان سامي
العريس / ياسر فاروق



العروسه نيفين عبد الغنى عرابي والعريس صفوت محمد على ألف مبروك

المهندس/ عمرو عبد الهادي والكتورة/ إسراء مصطفى
ألف مبروك الخطوبة السعيدة وعقبال الزفاف



عيد ميلاد سعيد



إسلام محمد فتحي



محمد أمين



محمد عبد الرحمن مصطفى



محمد عادل المسلماني



تهنئة من بابا عمرو عيسى كريم الله
بعيد ميلاد روان عمرو عيسى كريم الله
وبعيد عمرو عيسى كريم الله



هانيا وليد إبراهيم



ملك وأمل

في حفل عائلي وبفرجة الأهل والأصدقاء تم بمشيئة الله
حفل زفاف الأستاذ/ عماد مصطفى من الشركة الدولية
للمعالجة والشحن على الأنسة شيماء السيد ويتنمي
الشركة السعادة للعروسين



الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري
معهد تدريب الموانئ



الندوة الدولية الثانية والعشرين للموانئ

١٢-١٤ مارس ٢٠٠٦

هيلتون جرین بلازا - الإسكندرية

الموارد البشرية وكفاءة أداء الموانئ

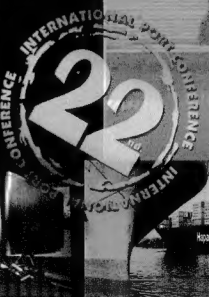
HUMAN RESOURCES & SEAPORTS PERFORMANCE

تحت رعاية
معالي المهندس
محمد منصور
وزير النقل

تنظیمها

معهد تدريب الموانئ

بالتعاون مع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري
وعشة مساءً جنوب أفريقيا



المركز الوطني

داخل الدائرة الجمركية - باب 27 - بميناء الإسكندرية - ص ب 123 رمز بريدي: 21311 إسكندرية
تليفون: 4862099 - 4865087 - 4810004 (00203) فاكس: 4829930 (00203)
الفرع: 12 شارع المتحف الروماني - الأزاريطة - الإسكندرية ت 4848969 (00203)
البريد الإلكتروني: pti@aast.edu / info@pti-egypt.org

<http://www.pti-egypt.org>

WE CARRY YOUR CONFIDENCE

INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.

E.S.Co

ARAB REPUBLIC OF EGYPT

*The pulse of goods
around the world, all
day and all night*

With the largest fleet of
container ships connected
to a worldwide network
of trucks and trains,
APL can be relied on to
move your goods
around the world



Dubai Regional Office:

Telephone: (01) 521304

Suez Office:

Adabia Port

Tel. & Fax: 2- (062)-360440, 360441

Cairo Office:

5, Farid St., Heliopolis

Tel: 2-(02) - 4141590, 4141591

4141592, 4141593

Fax: 2-(02) - 4141885

Alexandria Office :

10, Romanian Museum St.,

Al Messalah- Attareen

Tel.: 2-(03)- 4809015 (5 lines)

Fax: 2-(03)- 4805786

Port Said Office:

21, Al Gabrty St.

Tel: 2-(066)- 352940, 352941

352942

Fax: 2- (066)- 352943